11/83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

125 Jahre Werrabahn



Im Selketal

Schon vor einigen Monaten war es in fast allen Tageszeitungen der DDR zu lesen: Die 1946 demontierte Strecke Straßberg—Stiege der meterspurigen Selketalbahn wird wieder aufgebaut. Damit erhält dieses Schmalspurnetz eine Verbindung zur Harzquerbahn. Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke werden die regelspurigen Güterwagen von Nordhausen aus auf Rollfahrzeugen mehrere Verkehrskunden erreichen, zu denen auch ein neues Heizkraftwerk (Kohlenanfuhr) gehört. Außerdem ist es dann möglich, diesen rationellen Güterverkehr bis Alexisbad und Harzgerode auszudehnen. Somit kann der aufwendige Güterumschlag von und zur Regelspurbahn in Gernrode entfallen. Aufgrund begrenzter Lichtraumprofile war schon immer zwischen Alexisbad und Gernrode kein Rollfahrzeugverkehr möglich.
Die Inbetriebnahme der Strecke steht unmittelbar bevor. 1984 ist die Aufnahme des Reiseverkehrs vorgesehen. Eine für Modelleisenbahner sehr interessante Anregung zum Nachbau ist die neue Wendeschleife in Stiege (siehe me 6/83, Seite 11).

1 Die zum Bw Wernigerode-Westerntor gehörende Lok 199 301 beim Bewegen des mit 6 Gleisjochen beladenen Rollwagens.
Foto: G. Zieglgänsberger, Köthen (August 1983)

2 Ein Rampendrehkran hebt zwischen Stiege und Albrechtshaus vom Rollwagen die im Oberbauwerk Königsborn der DR montierten und 15 m langen Gleisjoche (Schienenform S 49 mit 19 Schwellen) ab.
Foto: G. Zieglgänsberger, Köthen (August 1983)

3 Abladen der Gleisjoche von einem Rollwagen am 21. Juli 1983 im Bahnhof Stiege.
Foto: A. Bode, Magdeburg

1



2



3

modell eisenbahner

inhalt

11/83

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Noch ist die im KLEW Hennigsdorf gebaute DR-Lok 212 001 mit ihrer einmaligen Farbgebung im Probeeinsatz.
Diese Aufnahme entstand am 3. Mai 1983 im Bahnhof Weißenfels vor dem D 752 Leipzig—Erfurt. Hinter der Maschine befindet sich der Meßwagen. Erst dann folgt die Planlok der BR 211. U. a. dem nunmehr über 20jährigen Betriebseinsatz der zuletzt genannten Lok-BR ist ein Beitrag auf den Seiten 7 bis 9 dieser Ausgabe gewidmet.
Foto: B. Sprang, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR-1086 Berlin
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

P 192/83
Redaktionsschluß: 14. 10. 1983
Geplante Auslieferung: 16. 11. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Leser meinen ...

Vorbildgerechte Farbgebung gewünscht

Seit über 30 Jahren beschäftige ich mich mit der Modelleisenbahn, wozu seit ihrem Erscheinen auch die Nenngröße TT gehört. Über jede Neuheit und Ergänzung ist die Freude groß. Jedoch sei mir eine kritische Bemerkung gestattet: Die Farbgebung an verschiedenen Reisezugwagen ist m. E. zu hell. Der vorbildgerechte Farbton würde den Gesamteindruck dieser Modelle wesentlich verbessern.

E. Becker, Erfurt

Leser schreiben ...

Überraschung zum 75.

Im Raw „7. Oktober", Zwickau, ist es eine gute Tradition, daß alljährlich zum Tag des Eisenbahners auch jene Kolleginnen und Kollegen nicht vergessen werden, die infolge Rentenalters aus dem Arbeitsprozeß ausgeschieden sind. Kulturveranstaltungen für sie und ihre Ehepartner sind selbstverständlich.

In diesem Jahr gab es für die Veteranen anläßlich des 75jährigen Betriebsjubiläums eine besondere Überraschung: Sie wurden zu einer Fahrt mit dem Traditionszug der DR eingeladen. Ziel war der weithin bekannte vogtländische Ferien- und Erholungsort Jocketa, wo man in der Gaststätte „Vogtländische Schweiz" einen erlebnisreichen und gemütlichen Nachmittag verbrachte. Schon die Fahrt mit dem Zug von Zwickau aus über Reichenbach nach Jocketa wurde für alle ein besonderes Erlebnis — ein wirklicher Knüller zum 75.

F. Leichsenring, Culitzsch

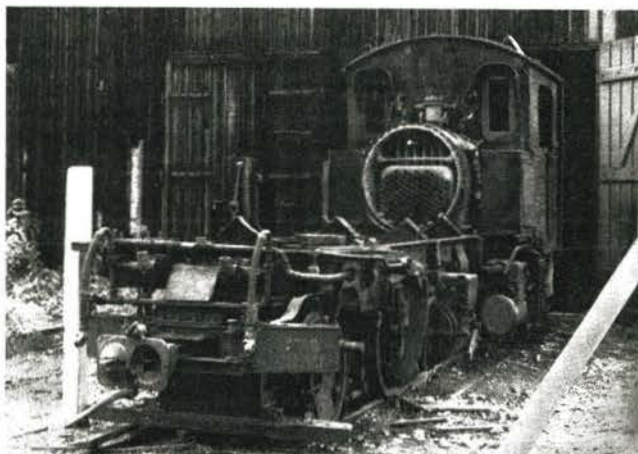
4. Lager der Erholung und Arbeit

Die Kommission für Jugendarbeit des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR führte vom 4. bis 15. Juli 1983 gemeinsam mit dem Bezirksvorstand und der Rbd Halle das 4. Lager der Erholung und Arbeit durch. 32 Jugendliche aus Sanitz bei Rostock, Schwerin, Halle-Neustadt, Braunsbedra, Leipzig sowie Pionierreisenbahner aus Berlin, Gera und Leipzig halfen den Kollegen der Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig, SF-Posten Zeitz. So wurden in den Bahnhöfen Haynsburg, Zeitz und Profen 500 m Kabelgraben ausgehoben.

Obwohl die Tagestemperaturen täglich meist über 30 Grad betrugen, konnten die Arbeiten pünktlich und gewissenhaft abgeschlossen werden. Am Wochenende fanden zwei interessante Exkursionen nach Syrau in die Drachenhöhle und zur Pioniereisenbahn nach Gera statt. Die Betreuung der Jugendlichen lag wiederum in den Händen der Jugendkommission beim Präsidium des DMV der DDR.

In einem Dankschreiben an das Generalsekretariat des DMV der DDR würdigte der Leiter der Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig die hervorragende Einsatzbereitschaft aller Teilnehmer. Für das nächste Jahr werden weitere Veranstaltungen dieser Art vorbereitet.

H.-D. Weide, Leipzig





Die fast zerlegte 99 1581 (Bild oben). Diese Maschine der früheren sächsischen Gattung IV K wurde 1912 in der Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz gebaut und mit der Fabrik-Nr. 3592 ausgeliefert. Die untere Aufnahme zeigt die beiden Teile des zerlegten Reisezugwagens 970-325 zum Abtransport bereit.
Fotos: St. Weigel, Bärenwalde (28. Juni 1983)

Leser antworten ...

Leider verschrottet

Im me 12/82 veröffentlichten Sie eine Leserzuschrift von Thomas Eickel aus Zwickau. Ihr war zu entnehmen, daß der Zustand der seinerzeit für Museumszwecke in Kirchberg hinterstellten Schmalspurfahrzeuge schlecht sei.

Leider wurden vom 26. bis 30. Juni 1983 die Personenwagen 970-325, 974-600, der Gepäckwagen 974-382 sowie die Lok 99 1581 von Beschäftigten des VEB Metallaufbereitung Zwickau an Ort und Stelle vollständig zerlegt.

Wenn der Rat der Stadt Kirchberg auch nicht in der Lage war, diese Fahrzeuge zu erhalten, hätten doch wenigstens einzelne Teile für ein Heimatmuseum gerettet werden können.

Hoffentlich wird die in Rothenkirchen aufgestellte 99 1516 wenigstens weiterhin zu sehen sein. Nachdem sie vor einigen Jahren einen neuen Farbanstrich erhielt, rostet diese Lok inzwischen auch vor sich hin.

St. Weigel, Bärenwalde

Auch nicht mit Zustimmung der Reisenden!

Das Feilbieten von Gegenständen, das gewerbsmässige Musizieren, sowie das Vorführen von Schaustellungen in den Eisenbahnwagen ist verboten.

Eingesandt von Wolfgang Wolf, Geyer

Leser fragen ...

Dreiteilige Doppelstockeinheit

Im September 1983 beobachtete ich auf der KBS 622 Erfurt—Ilmenau—Schleusingen eine dreiteilige Doppelstockeinheit. Sie verkehrte als P 19039 Erfurt—Schmiedefeld. Mich interessiert, ob auch auf anderen Strecken der Deutschen Reichsbahn derartige Doppelstockeinheiten eingesetzt werden.

H.-G. Kühnbaum, Leipzig

VI K statt IV K

Im Heft 10/83 wurde auf der Seite 16 erwähnt, daß seinerzeit einige IV K-Loks aus Wilsdruff in Lommatzsch zum Einsatz kamen. Dabei handelte es sich jedoch um VI K-Maschinen.

Ing. Günter Fromm (DMV), Erfurt

125 Jahre Werrabahn

In diesem Jahr begeht die Werrabahn ihr 125jähriges Jubiläum. Sie bestand aus der Hauptstrecke Eisenach—Meiningen—Eisfeld—Coburg mit 130,11 km Länge und der Zweigbahn Coburg—Neustadt—Sonneberg mit 19,49 km. Beide Strecken wurden am 2. November 1858 eröffnet. Später kamen noch einige Anschlußbahnen hinzu. Die Werrabahn ist die zweitälteste Bahn Thüringens nach Inbetriebnahme der von der Thüringischen Eisenbahn (ThE) gebauten und betriebenen Strecke Halle—Erfurt—Gerstungen.

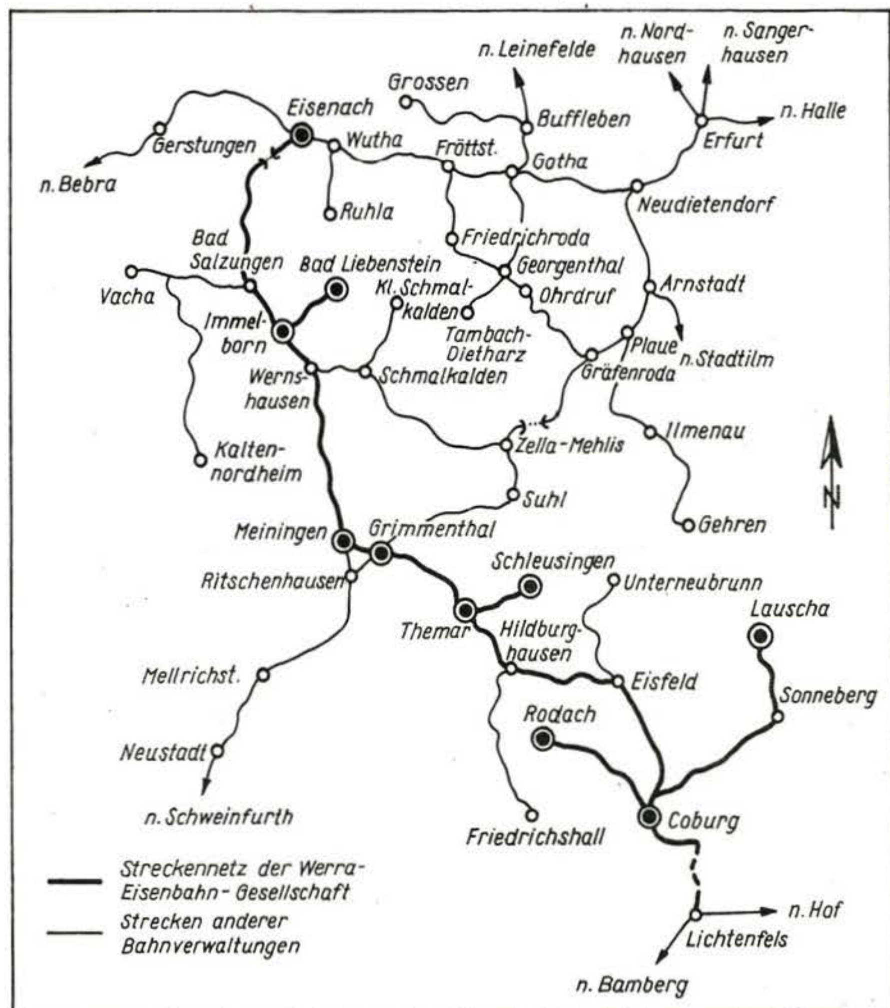
Vorgeschichte der Werrabahn

Friedrich List regte schon 1828 den Bau einer von Süden nach Norden durch Thüringen führenden Eisenbahn an. Während List ein großzügiges Eisenbahnnetz in geraden Strichen entwarf, berücksichtigte Oberbergrat Grote 1835 bei seinem Eisenbahnsystem schon Geländeverhältnisse und eine konkret mögliche Linienführung. Teile seines Eisenbahnnetzes sollten Südthüringen und Coburg berühren und entsprachen teilweise der späteren Werrabahn.

Joseph Meyer wurde als Gründer des Bibliographischen Instituts Gotha und durch „Meyer's Großes Conversations-Lexikon" sehr bekannt. Dagegen sind aber seine Leistungen als Eisenbahnpionier heute fast in Vergessenheit geraten. Er erkannte die große Bedeutung der aufkommenden Eisenbahnen für das Wirtschaftsleben und griff den von seinem Freund List angeregten Plan einer Bayerisch-Hanseatischen Bahn von München bis Bremen, Hamburg und Lübeck auf. Dieser Plan scheiterte an der Engstirnigkeit des Hannoverschen Königs. Nachdem 1841 ein Bahnprojekt Meiningen—Hildburghausen—Coburg festgelegt war, versuchte Meyer, seine alten Pläne zu verwirklichen. In der von ihm 1846 veröffentlichten Arbeit über das deutsche „Central-Eisenbahnnetz" war u. a. eine „Thüringische Werrabahn von Gerstungen, das Werratal aufwärts, zur bayerischen Grenze mit Zweigbahnen nach Sonneberg, Liebenstein und Neuhaus" vorgesehen. ⟨1⟩ Diese Pläne scheiterten an der 1848er Revolution abermals. Ein weiterer Versuch, 1853 den Bahnbau in Angriff zu nehmen, war wiederum erfolglos. Die Eröffnung der Werrabahn erlebte Meyer nicht mehr, er starb 1856. Erst 1845 wurde ein Vertrag zwischen Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg/Gotha und Bayern abgeschlossen. Hierin verpflichtete sich die bayerische Regierung, von der oberen Maingegend nach der Weser einen Schienenweg von Bamberg bis zur Coburgischen Landesgrenze an die Werrabahn herzustellen, um über letztere die Ludwigsbahn mit der ThE zu verbinden. ⟨4⟩

Die sächsischen Regierungen befürworteten eine Linienführung von Coburg über Schalkau nach Hildburghausen mit Zweigbahn Oeslau—Sonneberg und beauftragten den preußischen Bauinspektor Pickel, entsprechende Untersuchungen anzustellen. Das Ergebnis entsprach nicht den Vorstellungen der Regierungen, so daß der Vorstand des bayerischen Eisenbahnbaues, Regierungsrat Pauli, gebeten wurde, die Ermittlungen aufzunehmen. Er schlug schließlich eine längere Linie vor, die von Coburg über Eisfeld, Hildburghausen, Meiningen und weiter nach Eisenach führen sollte.

Nach Bildung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) wurde im Dezember 1855 die Konzession für den Bau erteilt.



1 Eisenbahnnetz in Westthüringen 1894

Die Werrabahn entsteht

Der erste Spatenstich erfolgte am 18. Februar 1856 bei Themar. Von der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (ThEG), unter deren Regie der Bahnbau erfolgte, wurde Oberingenieur Büchner mit der Leitung des Baues beauftragt. Die gesamte Strecke, einschließlich Zweigbahn, war in fünf Abteilungen eingeteilt. In relativ kurzer Zeit sollten 150 km Strecke entstehen, eine gewaltige Arbeit. Bereits im Oktober 1856 waren 6700 Arbeiter beschäftigt. Die

Erdarbeiten gingen zügig voran, mußten aber im Dezember aufgrund strengen Frostes fast eingestellt werden. Dennoch wurden noch im gleichen Jahr 1300000 m³ Erdmassen bewegt. Die Tunnelarbeiten bei Fötha wurden Tag und Nacht fortgesetzt. Dieses Bauwerk fand damals große Aufmerksamkeit, war es doch einer der ersten Eisenbahntunnel in Deutschland und in Thüringen der erste überhaupt. Am 10. Dezember 1856 erfolgte der Tunneldurchschlag. Im Juni 1857 waren etwa 8700 „Erdarbeiter und Maurergesellen" beim Bahnbau tätig, und bis Jahresende 1857 wurden 3,3 Mill. m³ Erdmassen gefördert und eingebaut. Auf den fertigen Streckenabschnitten begann das Verlegen der Gleise. Die Hauptbahn erhielt zwei Gleise, dagegen wurde die Zweigbahn nur eingleisig ausgeführt. Ab September 1858 erfolgten die ersten Probefahrten mit Lokomotiven. Läutewerke und Morseapparate fertigte die Telegraphenwerkstatt der ThEG an. Inzwischen erhielt Borsig den Auftrag, 12 Personenzug- und 8 Güterzuglokomotiven mit Tender für 363300 Taler zu bauen. Die Erfurter Maschinen-Werkstatt der ThEG baute 20 offene Güterwagen, und die übrigen Wagen lieferte die Firma Pflug. Die Gleisanlagen und Perrons waren bis Ende 1858 fertiggestellt, der Ausbau der meisten Gebäude zog sich aber noch bis 1860 hin. ⟨6⟩

Es gelang, die Haupt- und Zweigbahn noch vorfristig bis Ende Oktober 1858 fertigzustellen, so daß am 2. November 1858 auf beiden Bahnen der öffentliche Personen- und Güterverkehr aufgenommen werden konnte. Die Baukosten betrugen rund 25,2 Mill. Mark, und damit wurde der Kostenvoranschlag um rund 1,6 Mill. Mark überschritten. ⟨6⟩

An der Eröffnungsfahrt beteiligten sich auch Herzog Bernhard von Meiningen und sein Gefolge, die von Meiningen bis Grimmenthal mitfuhren. Der Eröffnungszug wurde von der bei Borsig mit der Fabrik-Nr. 1001 gebauten Lok geführt. Im Meininger Hoftheater gab man zu Ehren des großen Bahnbaus eine Festvorstellung, im Coburger Hoftheater am gleichen Tag ein Festessen mit anschließendem Hofball.

Die Anschlußstrecke Coburg—Lichtenfels

Die im Staatsvertrag von 1852 eingegangene Verpflichtung Bayerns, den Bau einer Bahn von der bayerischen Grenze bei Ebersdorf bis nach Coburg zu übernehmen, ging durch den Vertrag der bayerischen Regierung mit der WEG von 1854 auf diese über. Die Teilstrecke entstand auf Rechnung des bayerischen Staates, den Bau übernahm wiederum die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft (ThEG). Lediglich der Abschnitt Landesgrenze—Lichtenfels entstand unter bayerischer Regie. Der Betrieb wurde für eine jährliche Pacht in Höhe von 1,9 Mill. Mark von der WEG übernommen. Die Erdarbeiten wurden im Spätherbst 1856 begonnen, wenig später kamen die ersten Hochbauten hinzu. Im Laufe des Jahres 1858 konnten diese Arbeiten fast abgeschlossen werden.

Am 24. Januar 1859 erfolgte die Inbetriebnahme der 21 km langen Strecke. Somit war die Nord-Süd-Verbindung zwischen der Thüringischen Eisenbahn und Bayerischen Ludwigsbahn hergestellt. ⟨4⟩ ⟨6⟩

Bahnanlagen

An Bauwerken entstanden 464 Durchlässe von 2—8 Fuß lichte Weite (l. W.), 41 Brücken von 9—40 Fuß l. W., 63 Wegüber- und -unterführungen von 10—30 Fuß l. W., 1733 Fuß Tunnel, 179 Wegübergänge, 14 Personen-Perrons von 7684 Fuß Länge, 10 Güterperrons von 1910 Fuß Länge. ⟨6⟩

An Gebäuden waren vorhanden: 17 Empfangsgebäude (auf größeren Bahnhöfen massiv), 10 Güterschuppen, 5 Lokschuppen, 12 Wasserstationen, 3 Coaksschuppen, 5 Wagenschuppen, 128 Bahnwärter- und Weichenstellerhäuser, 22 Wohnhäuser für Bahnaufsichtsbeamte und 34 sonstige Nebengebäude. 8454 Ruthen (39,5 km) Gleise, 198 Weichen und 6 Drehscheiben wurden auf den Bahnhöfen eingebaut. Der Oberbau bestand aus breitbasigen Schienen mit Unterlagsplatten unter den Stößen, die mit Hakennägeln auf eichenen und kiefernen Querschwellen befestigt waren. Als Bettung wurden grobe Steine in einem Kiesbett eingebaut.

Abfahrt von Station	I. Güterz. m. Pers. Uhr morg.	II. Pers.-zug Uhr morg.	III. Pers.-zug Uhr nachm.	IV. Güterz. m. Pers. Uhr abends	Abfahrt von Station	V. Güterz. m. Pers. Uhr morg.	VI. Pers.-zug Uhr morg.	VII. Pers.-zug Uhr nachm.	VIII. Güterz. m. Pers. Uhr abends
Eisenach	-	6.35	3.15	7.45	Coburg	-	9.22	3.25	7.33
Marksuhl	-	7.10	3.50	8.27	Eisfeld	-	10.14	4.08	8.30
Salzungen	-	7.35	4.15	8.56	Hildburghausen	-	10.37	4.31	9.02
Immelborn	-	7.47	4.27	9.09	Themar	-	10.57	5.51	9.28
Wernshausen	-	8.06	4.48	9.37	Grimmenthal	-	11.17	—	9.54
Wasungen	-	8.23	5.05	9.56	Meiningen	5.55	11.36	5.27	10.08
Walldorf	-	—	5.17	10.11	Walldorf	6.09	11.47	—	-
Meiningen	5.10	8.50	5.35	10.23	Wasungen	6.26	11.59	5.46	-
Grimmenthal	5.29	—	5.49	-	Wernshausen	6.48	12.13	5.59	-
Themar	6.04	9.26	6.14	-	Immelborn	7.10	12.30	6.15	-
Hildburghausen	6.37	9.51	6.39	-	Salzungen	7.31	12.41	6.25	-
Eisfeld	7.16	10.22	7.06	-	Marksuhl	8.00	1.08	6.52	-
Coburg Ank.	7.57	10.48	7.32	-	Eisenach Ank.	8.30	1.35	7.19	-
	morg.	mittags	abends				morg.	mittags	abends
Coburg Abf.	5.15	12.00	8.30	-	Sonneberg Abf.	-	6.07	1.11	9.22
Oeslau	5.26	12.15	8.41	-	Neustadt	-	6.18	1.31	9.33
Neustadt	5.43	12.40	8.58	-	Oeslau	-	6.31	1.49	9.50
Sonneberg Ank.	5.52	12.49	9.07	-	Coburg Ank.	-	6.38	2.00	10.00

2 Abschrift des zur Inbetriebnahme der Werrabahn herausgegebenen Fahrplanes

Die weitere Entwicklung

Der erste Fahrplan wies auf der Hauptbahn vier Zugpaare aus. Davon verkehrten zwei als P-Züge auf der gesamten Strecke und zwei als Gmp-Züge nur auf Teilstrecken. Auf der Zweigbahn sah der Fahrplan drei Zugpaare (Gmp) vor.

Als zwischen Coburg und Lichtenfels der Betrieb aufgenommen worden war, verkehrten fortab fünf Zugpaare. Auf der Zweigbahn waren nach wie vor drei Zugpaare im Einsatz. 1859 wurden 366976 Personen und 101633 t Güter befördert. Die Gesamteinnahmen betrugen im gleichen Jahr 1257026 Mark, die Ausgaben 1259678 Mark. Der Reiseverkehr entwickelte sich langsam und erreichte 1874 677675 Personen, und es wurden 573679 t Güter transportiert. Die Einnahmen betrugen 1874 2980029 Mark, die Ausgaben 2429055 Mark. Hauptursache für die wechselnde und schleppende Entwicklung war neben den Krisenzeiten das Ausbleiben eines erwarteten größeren Durchgangsverkehrs, der auf den in den 80er Jahren gebauten Parallelstrecken abgewickelt wurde.

Der Betriebsvertrag mit der ThEG von 1856 wurde am 1. Dezember 1875 gekündigt. Die Gründe hierfür sind nicht ganz klar. „Größere Differenzen zwischen den Gesellschaften", von denen in manchen Quellen gesprochen wird, dürften auszuschließen sein, denn in ⟨6⟩ wird der „Umsicht, Sachkenntnis und Loyalität rühmend gedacht, mit welcher die Direktion der ThEG den Bau und Betrieb während langer Jahre unter oft schwierigen Verhältnissen geführt hat". Ab 1. Dezember 1875 wurde daher in Meiningen eine eigene Direktion der WEG eingerichtet und Baurat Büchner, der als Oberingenieur den Bau leitete und als Betriebsdirektor den Betrieb seit der Eröffnung führte, als „alleiniger Director auf Lebenszeit" berufen. ⟨6⟩

Die geringen Gewinne waren den Aktionären ein Dorn im Auge. Schon 1868 wurde die Fusion der WEG mit einer größeren Bahngesellschaft erwogen. Doch daraus wurde nichts! Dennoch stiegen in den folgenden Jahren die Transportleistungen weiter an. Entsprechend diesen Erfordernissen wurden die Gleisanlagen der Bahnhöfe und viele Gebäude erweitert sowie die Anzahl der Betriebsmittel erhöht. Hervorzuheben ist der schon 1863 begonnene und 1866 fertiggestellte Bau einer Reparatur-Werkstatt in Meiningen. In den Jahren zuvor mußten die Lokomotiven und Wagen zu größeren Reparaturen in die Haupt-Werkstatt der ThE nach Erfurt überführt werden.

Die Anschlußbahnen

Schon bald nach Inbetriebnahme der Werrabahn versuchte die Gesellschaft, zur Erhöhung des Verkehrs Anschluß an geplante, im Bau befindliche oder schon eröffnete Bahnen zu erhalten. Viele der Pläne wurden nie verwirklicht und sind heute in Vergessenheit geraten. Einige sollen in diesem Zusammenhang aber erwähnt werden:

– 1864: Zweigbahn Suhl—Grimmenthal,
– 1866: Meiningen—Kaltennordheim—Fulda,
– 1871: Eichicht—Sonneberg,
– 1871: Salzungen—Hersfeld,
– 1871: Marksuhl—Berka/Gerstungen/Eschwege.

Dagegen wurden als Anschlußbahnen in Betrieb genommen:

– Schweinfurth—Meiningen am 12. Dezember 1874,
– Wernshausen—Schmalkalden am 2. April 1874,
– Grimmenthal—Ritschenhausen Ende 1882.

Nach 1883 kamen auf Kosten der WEG noch hinzu:

– Sonneberg—Lauscha, eröffnet am 1. Oktober 1886,
– Themar—Schleusingen, eröffnet am 28. Oktober 1888,
– Immelborn—Liebenstein, eröffnet am 1. August 1889,
– Coburg—Rodach, eröffnet am 1. Juli 1892.

WEG wird verstaatlicht

Die über Jahrzehnte vorhanden gewesene Hoffnung, daß sich der Verkehr durch den Bau von Anschlußbahnen erheblich steigern würde, erfüllte sich nicht. Im Gegenteil, nachdem die preußische Strecke Plaue—Ritschenhausen eröffnet worden war, trat eine weitgehende Verlagerung der Verkehrsströme ein. Der Verkehr nahm auf der WEG zunehmend lokalen Charakter an. Auch die Übernahme der Betriebsführung auf der ThE durch die KPEV im Jahre 1882 wirkte sich sehr nachteilig aus. So wurde das Kaufangebot Preußens von der WEG schließlich angenommen. Durch das preußische Gesetz vom 16. Juli 1895 erhielt die preußische Regierung ohnehin das Recht zum Kauf der Weimar-Geraer Eisenbahn, der Saaleisenbahn und der Werrabahn. Die entsprechenden Verträge mit der Direktion der WEG kamen am 15. und 16. Juni 1895 zustande, nachdem vorher Staatsverträge zwischen Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg/Gotha zum Abschluß gelangten. Das Anlagekapital der WEG betrug Ende 1894 insgesamt 29 147 700 Mark. Die WEG trat ihre beweglichen und unbeweglichen Vermögenswerte mit allen Rechten und Verpflichtungen an Preußen ab. Den Aktionären wurden für ihre Aktien Zahlungen in verschiedener Höhe gegeben. Mit Übernahme der WEG mußte sich Preußen verpflichten, auch die beiden Sachsen-Meiningschen Schmalspurbahnen Hildburghausen—Friedrichshall (eröffnet am 1. Dezember 1888) und Eisfeld—Unterneubrunn (eröffnet am 1. Mai 1880) zu übernehmen. Beide Strecken hatten eine Spurweite von 1000 mm und ausschließlich lokale Bedeutung.

Werra-Eisenbahn.

Mit dem 10. April c. tritt auf der Werra-Eisenbahn incl. der Königlich Bayerischen Eisenbahnstrecke **Coburg-Lichtenfels** und der Zweigbahnstrecke **Coburg-Sonneberg** nachfolgender, Anschlüsse nach allen, mit der Werrabahn in Beziehung stehenden Bahnen darbietender Fahrplan ins Leben:

Abfahrt nach Lichtenfels und Sonneberg von	I. Güterzug mit Personen. U. M.	II. Eilzug. U. M.	III. Güterzug mit Personen. U. M.	IV. Personenzug. U. M.	V. Güterzug mit Personen. U. M.
	Morgens.	Morgens.	Morgens.	Nachmitt.	Abends.
Eisenach	. .	8 5	8 15	3 15	7 45
Marksuhl	. .	. .	8 57	3 50	8 27
Salzungen	. .	8 55	9 34	4 15	9 4
Immelborn	. .	9 7	9 50	4 27	9 16
Wernshausen	. .	. .	10 20	4 48	9 47
Wasungen	. .	. .	10 43	5 9	10 8
Walldorf	. .	. .	11 .	5 21	10 26
Meiningen	5 50	10 .	11 39	5 35	10 38
Grimmenthal	6 9	. .	11 58	5 48	. .
Themar	6 44	. .	12 33	6 11	. .
Hildburghausen	7 17	10.50	1 5	6 33	. .
Eisfeld	7 56	. .	1 47	7 .	. .
Coburg	9 12	11 45	3 .	7 43	. .
Niederfüllbach	9 28	. .	3 15	. .	. .
Ebersdorf	9 46	. .	3 35	8 1	. .
Lichtenfels Ank.	10 8	12 19	4 .	8 15	. .
	Morgens.	Mittags.			Abends.
Coburg Abf.	5 56	12 .	. .	. .	9 35
Oeslau	6 14	12 13	. .	. .	9 52
Neustadt	6 40	12 35	. .	. .	10 14
Sonneberg Ank.	6 49	12 43	. .	. .	10 24

Abfahrt nach Eisenach und Coburg von	VI. Güterzug mit Personen. U. M.	VII. Güterzug mit Personen. U. M.	VIII. Personenzug. U. M.	IX. Eilzug. U. M.	X. Güterzug mit Personen. U. M.
	Morgens.	Morgens.	Morgens.	Nachmitt.	Abends.
Lichtenfels	. .	8 .	8 33	2 12	8 20
Ebersdorf	. .	8 35	8 54	. .	8 46
Niederfüllbach	. .	8 50	. .	. .	9 1
Coburg	. .	10 .	9 22	2 55	9 33
Eisfeld	. .	11 10	10 10	3 36	10 31
Hildburghausen	. .	11 52	10 47	3 59	11 9
Themar	. .	12 26	11 8	4 18	11 40
Grimmenthal	. .	12 58	11 29	. .	12 10
Meiningen	6 .	1 28	11 44	4 52	12 25
Walldorf	6 15	1 47	11 55	. .	. .
Wasungen	6 38	2 8	12 7	5 12	. .
Wernshausen	7 3	2 32	12 20	5 25	. .
Immelborn	7 31	3	12 36	5 41	. .
Salzungen	7 51	3 20	12 50	5 58	. .
Marksuhl	8 50	3 55	1 13	. .	. .
Eisenach Ank.	9 20	4 30	1 38	6 40	. .
		Morgens.		Mittags.	Abends.
Sonneberg Abf.	. .	7 11	. .	1 17	10 50
Neustadt	. .	7 26	. .	1 30	11 4
Oeslau	. .	7 50	. .	1 48	11 26
Coburg Ank.	. .	8 3	. .	2 .	11 40

Fahrpläne, aus denen die Anschlüsse der Züge anderer Bahnen, sowie die Postanschlüsse ersichtlich sind, werden binnen wenigen Tagen auf sämmtlichen Stationen der Werrabahn käuflich zu haben sein.

Erfurt, den 30. März 1859.

Die Direktion
der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

3 Fahrplan vom 30. März 1859

Zeichnung und Repros: Verfasser

Fahrzeugpark

Anzahl der	Jahr 1859	1883	1888	1894
Personenzugloks mit Tender	14	10	7	10
Güterzugloks mit Tender	10	13	11	13
Tenderlokomotiven	—	13	23	32
Personenwagen	40	53	67	85
Gepäckwagen	10	15	18	23
Pferdestandwagen	3	3	3	—
Bedeckte Spezialwagen	—	—	10	10
Bedeckte Güterwagen	100	254	254	288
Biertransportwagen	—	—	5	7
Offene Güterwagen	180	285	296	332
Langholzwagen	12	62	62	70
Kieswagen	20	—	—	—

eisenbahn kurzmeldungen

Lok-einsätze

Bf Perleberg Süd
Auf dem Bahnhof Perleberg Süd sind folgende Dampflokomotiven abgestellt: 50 0005, 50 0007, 50 0052, 50 0053, 50 0070, 50 3570, 50 3641 (alle Bw Wittenberge), 50 3668 (Bw Hagenow Land) und 44 2264 (Bw Rostock).
Fi. (Anfang September 1983)

Bw Güsten
Dem Bw Güsten (Einsatzstelle Staßfurt) wurde Anfang Juli 1983 die Lok 41 1025 übergeben. Hinzu kommen die 41 1132, 41 1103, 41 1159 und 41 1303 (siehe me 8/83).
Fi. (Ende August 1983)

Bw Nossen
Das Bw Nossen beheimatet zur Zeit u. a. folgende Loks: 50 3551, 50 3540 (Einsatz), 50 3536 (Reserve), 50 1298 (kalt abgestellt), 50 1002 (schadhaft, ohne Treibstangen), 50 3529 (kalt abgestellt), 50 3539 (ohne Treibstangen) und 50 3657 (ohne Treibstangen, zum Transport ins Raw).
Die im me 8/83 genannten Richtzeiten sind weiterhin gültig.
Le. (Ende September 1983)

Raw Cottbus
Im Raw Cottbus wurde Ende August/Anfang September 1983 die Lok 01 0529 (ex Bw Saalfeld) verschrottet. Als nächste Lok steht die 03 2254 (ex Bw Leipzig) zur Verschrottung bereit. Sie wurde ins Raw Cottbus ohne Tender überführt.
He. (Anfang September 1983)

Bw Cottbus
Zum Dampflokbestand gehören die 52 3548 K, 52 8072 E, 52 8160 E, 52 8163 K, 52 8197 E, 44 1412 K und 44 2546 K.
Di. (Ende September 1983)

Bw Eberswalde
Das Bw Eberswalde beheimatete Ende Juli dieses Jahres die Dampfloks: 44 1616 K, 44 1618 K, 50 3641 K, 52 8132 E und 52 8133 E.
Se. (Anfang August 1983)

Bw Wustermark
Das Bw Wustermark hat die Dampfloks 44 1601 [ex Bw Frankfurt (Oder)] KT, 44 2989 Hzl, 52 1662 K, 52 2751 KT, 52 8042 KT, 52 8066 (ex Bw Schöneweide) KT, 52 8068 (ex Bw Sangerhausen) KT, 52 8075 E, 52 8086 E, 52 8089 KT, 52 8106 (ex Bw Zittau) K und 52 8021 K im Bestand.
Se. (Mitte September 1983)

Legende:
E — Einsatz, K — kalt abgestellt, KT — kalt abgestellt, ohne Treibstangen, Hzl — Heizlok.



Während des Winterhalbjahres 1982/83 wurde die Lok 44 1412 als Heiz- und Rangierlok im Bahnhof Cottbus eingesetzt. U.B.z. die Maschine bei Rangierarbeiten am 5. November 1982. Auch während der bevorstehenden Wochen wird diese Lok zum Einsatz gelangen.
Foto: D. Zachow, Cottbus

Fortsetzung von Seite 5

Die Werrabahn bis 1945
Der Reiseverkehr hatte auch in den folgenden Jahrzehnten fast nur lokale Bedeutung. Zwar verkehrte neben vier bis sechs Personenzugpaaren auch meist ein D-Zugpaar Eisenach—Lichtenfels, der große Durchgangsverkehr blieb aber weiterhin aus. Im Güterdurchgangsverkehr erlangte die frühere Hauptbahn einige Bedeutung. Das hing in erster Linie mit dem Aufblühen des Kalibergbaues um Bad Salzungen zusammen. Ebenso haben die Zufuhr von Versorgungsgütern aus Bayern und Franken und die Abfuhr der vielfältigsten Industriegüter aus den Räumen Sonneberg, Eisfeld, Meiningen und Bad Salzungen zu beachtlichen Transportsteigerungen beigetragen. Auf einigen Streckenabschnitten wurde auch das zweite Gleis verlegt, so z. B. Eisenach—Bad Salzungen und Meiningen—Grimmenthal.
Mit wachsender Industrie stieg auch der Berufsverkehr, für dessen Bewältigung maximal 12 Zugpaare, darunter zwei bis drei schnellfahrende, fuhren. Gegen Ende des zweiten Weltkrieges verminderte sich die Zuganzahl beträchtlich, und schnellfahrende Züge verkehrten überhaupt nicht mehr.
Neben der BR 38 (pr. P8) bestimmte besonders die BR 62 das Bild der Reisezüge auf der Werrabahn. Im Güterzugdienst dominierten die BR 43, 44 und 58.

Werrabahn nach dem zweiten Weltkrieg
Das Ende des Krieges brachte auch für diese Strecke einschneidende Veränderungen. Durch den Verlauf der damaligen Demarkationslinie zwischen der sowjetischen und amerikanischen Besatzungszone wurde der Streckenabschnitt Eisfeld—Coburg und der größte Teil der Zweigbahn Coburg—Neustadt—Sonneberg sowie die Zweigbahn Coburg—Rodach abgetrennt. Der Personenverkehr wurde 1945 unterbrochen. Bis Mitte 1949 sollen noch Güterzüge zwischen Eisfeld und Coburg verkehrt sein. 1976 wurde die in der heutigen BRD gelegene Teilstrecke Görsdorf—Coburg stillgelegt und abgebaut.
Diese Teilung der früheren Werrabahn führte wiederum zu völlig neuen Verkehrsströmen. Der Hauptverkehr von Sonneberg wurde nun über Rauenstein nach Eisfeld und von dort weiter in die DDR geleitet. Die meisten Züge in nördliche Richtungen, die in Meiningen endeten oder begannen, verkehrten über Grimmenthal und Suhl in Richtung Erfurt. So z. B. auch ab 1960 die Züge des Städteschnellverkehrs und ab 1976 die Städteexpreßzüge nach Berlin.
Der Güterverkehr erreichte besonders im nördlichen Teil der früheren Werrabahn ungeahnte Ausmaße. Die Jahresleistungen der ersten Betriebsjahre der WEG entsprechen heute oft kaum noch Wochenleistungen. Die Abschnitte Eisenach—Marksuhl und Meiningen—Grimmenthal wurden wieder zweigleisig ausgebaut. Anfang der 70er Jahre hielt die Dieseltraktion auch auf dieser Strecke Einzug, und die Dampflokomotiven verschwanden von der Werrabahn vor Planleistungen.
Die Werrabahn gehört heute zu den wichtigsten Strecken im Rbd-Bezirk Erfurt.

Quellenangaben

(1) Meyer, J.: Das deutsche Central-Eisenbahnnetz (1846)
(2) v. Reeden, W.: Deutschlands Eisenbahnen (1859)
(3) Mayer, A.: Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890 (1890)
(4) Dr. Lins, W.: Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse (1910)
(5) Bach, E.: Das Verkehrsnetz Thüringens geographisch betrachtet (1939)
(6) Geschäftsberichte der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft (1856—1895)
(7) Lämmerzahl, R.; Ellguth, R.: 100 Jahre Werrabahn (1958)
(8) Akten und andere Unterlagen aus dem Archiv der Rbd Erfurt
(9) Privatarchiv des Verfassers

Dipl.-Ing. Dieter Bäzold (DMV), Leipzig

20 Jahre Baureihe 211/242

Am 3. Januar 1961 trafen die ersten vom VEB Lokomotivbau Hennigsdorf für die Deutsche Reichsbahn gebauten Wechselstromlokomotiven E 11 001 und E 11 002 im Raw Dessau ein. Es waren die Vorauslokomotiven einer Ellokserie mit Tatzlagerantrieb und 120 km/h (140 km/h bei elastischem Antrieb) für schnelle Reisezüge sowie als Baureihe E 42 mit Tatzlagerantrieb und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit für Personen- und Güterzüge. Die Abnahme der Lokomotiven und die Probefahrten fanden am 19. Januar 1961 (E 11 001) und am 13. April 1961 (E 11 002) statt. Anschließend wurden beide Lokomotiven beim Bw Halle P stationiert und erprobt. Die Serienlieferung begann mit der am 8. Dezember 1962 beim Bw Leipzig Hbf West in Dienst gestellten E 11 005, der am 13. Dezember 1962 die E 11 006 folgte. Die Fahrzeuglieferungen erstreckten sich über einen Zeitraum von 15 Jahren. Mit der 242 292 am 23. November 1976 und der 211 096 am 11. Januar 1977 stellte die Deutsche Reichsbahn insgesamt 95 E 11 und 292 E 42, ab 1. Juli 1970 als Baureihen 211 und 242 bezeichnet, in Dienst (Tabelle 1).

Im Sommer 1983 waren noch 92 Lokomotiven der Baureihe 211 und 287 der Baureihe 242 im Betriebsbestand der DR. Nach Betriebsunfällen mußten ausgemustert werden: 211 038 (1972), 211 046 (1980), 242 052 (1978), E 42 073 (1969), 242 024 (1979), 242 190 (1974), 242 223 (1977) und 211 027 (1977).

Die Vorauslokomotiven E 11 001 und E 11 002 wurden nach der Erprobung in den Betriebsdienst übernommen. Die ersten Serienlokomotiven der E 11 kamen 1962 und 1963 zu den Bahnbetriebswerken Halle P, Leipzig Hbf West und Bitterfeld, die der E 42 nach Halle P und Leipzig-Wahren. Erste Umstationierungen gab es bereits 1963 anläßlich der Aufnahme des elektrischen Zugebetriebes zwischen Leipzig und Zwickau. Mit der weiteren Ausdehnung des elektrifizierten Streckennetzes nach Karl-Marx-Stadt (1965), Dresden (1966) und Erfurt (1967) wurden E 11 und E 42 auch in dortigen Bw stationiert. Gleiches erfolgt durch die seit 1981 intensivierte Streckeneletrifizierung im Bereich der Rbd Berlin. Die zahlenmäßige Verteilung aller Loks der BR 211/242 auf die Bahnbetriebswerke veränderte sich im Verlaufe der Jahre wie in Tabelle 2 ersichtlich ist.

Die Lokomotiven der Lieferserien 1962 und 1963 hatten Wendezug- und Vielfachsteuerung. Bei den ab 1964 übernommenen Lokomotiven verzichtete die Deutsche Reichsbahn auf die Wendezugsteuerung. Die Vielfachsteuerung wurde beibehalten, denn es fehlten schwere Güterzuglokomotiven (E 94, 95). Die E 42 des Bw Karl-Marx-Stadt wurden im Güterzugdienst zwischen Karl-Marx-Stadt und Dresden auch in Doppeltraktion gefahren. Mit der Inbetriebnahme einer ausreichenden Anzahl E 11/42 erfolgte auch das Ausmustern älterer Elloks, zuerst der Einzelgänger E 05, E 17 und E 21, denen die 10 E 77 und drei E 95 sowie Mitte der 70er Jahre die E 04/204 folgten. Mit der Serienlieferung der sechsachsigen 5400-kW-Lokomotiven der Baureihe 250 ab 1977 entfiel der Einsatz der 242 in Doppeltraktion, und für die freigewordenen 242 wurden zunehmend 244 außer Dienst gestellt.

Im Verlaufe ihrer über 15jährigen Lieferzeit gab es bei den E 11/42 eine größere Anzahl von Änderungen am Fahrzeugteil und an der elektrischen Ausrüstung. Dadurch wurde meist auch das Aussehen der Lokomotiven verändert. Die Lokomotiven bis zur E 11 042 und E 42 022 waren bis auf die Getriebeübertragung gleich ausgeführt. Sie hatten vier Doppellüftungsgitter mit vertikalen Jalousieblechen in jeder Seitenwand, auf dem Dach vor jedem Stromabnehmerantrieb ein Typhon und geteilte Griffstangen unter den Stirnfrontfenstern. Unter den Pufferträgern befand sich eine kleine Stirnschürze. Bei den Vorauslokomotiven hatten die Lüftungsgitter waagerechte Jalousiebleche, und auf dem Lokomotivdach befand sich über jedem Führerstand rechtsseitig eine Luftpfeife.

Ab der E 42 023 erfolgten umfangreiche Änderungen. Jede Seitenwand erhielt sechs Einzel-Lüftungsöffnungen mit vertikalen Jalousieblechen. So fielen beispielsweise die Stirnschürzen und die Versteifungssicken im Hauptrahmen weg. Mit INDUSI sind seit 1980 einige 211er ausgerüstet, u. a. 211 075, 211 083, 211 085 und 211 086.

Durch die Reparatur größerer Unfallschäden bekamen einige Lokomotiven ein vom Lieferzustand abweichen-

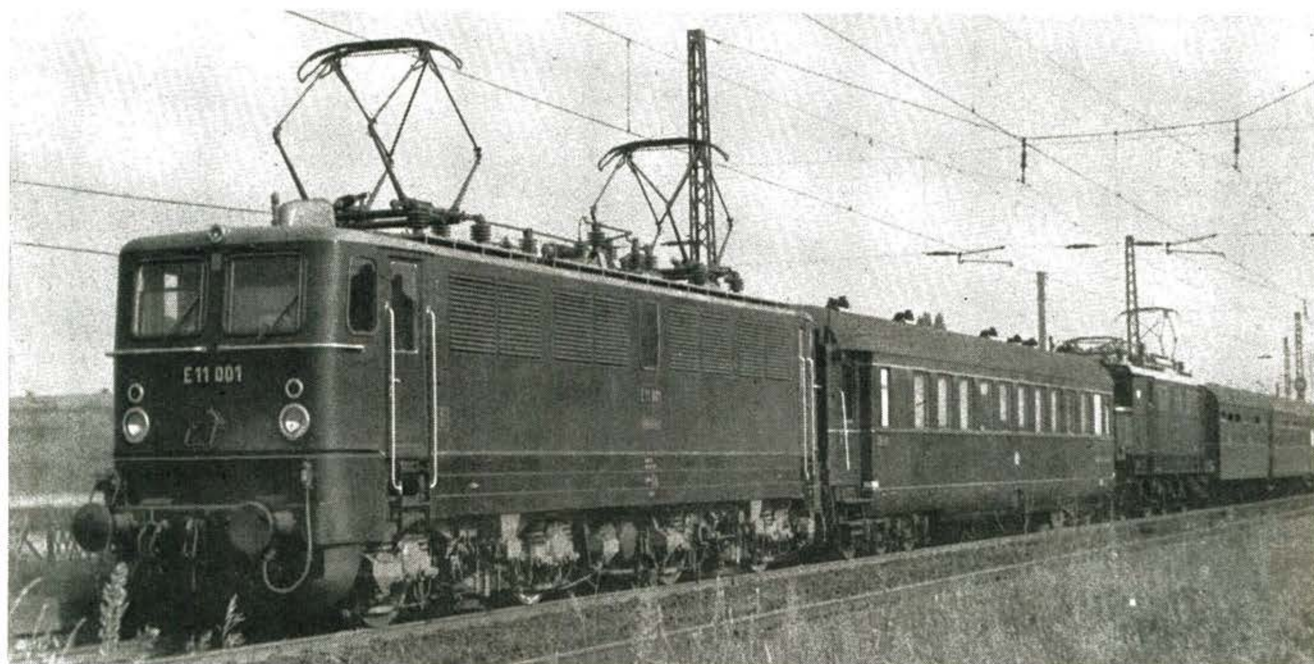
Tabelle 1:
Indienststellungen der E 11/211 und E 42/242

	E 11/211		E 42/242	
1961	001	u. 002		–
1962	003	— 020	001	u. 002
1963	021	— 042	003	— 022
1964		–	023	— 031
1965		–	032	— 067
1966		–	068	— 101
1967		–	102	— 133
1968		–	134	— 157
1969		–	158	— 173
1970	043	— 051	174	— 186
1971		–		—
1972	052	— 055	187	– 203
1973		(056)		
1974	057	— 069	204	— 214
1975	070	— 077	215	— 242
1976	078	— 095	243	— 292
1977	096			

Tabelle 2:

Bw 211/242	5.66	9.70	3.75	6.80	10.82
Halle P	8/33	9/46	13/41	16/59	16/63
Bitterfeld	2/ 7	–	–	–	–
Leipzig Hbf West	22/ –	26/31	36/30	28/31	29/30
Leipzig-Wahren	–/ 8	–	–/ 9	–/ 6	–/ 7
Engelsdorf	–	–	–/12	–/ 9	–/ 9
Zwickau/Reichenb.	7/10	–/20	–/22	6/20	6/17
Karl-Marx-Stadt	–/22	–/48	–/56	–/35	–/28
Erfurt	–	15/16	18/14	14/12	13/ 7
Dresden	–	–	–	14/41	15/40
Riesa	–	–	–	–/17	–/13
Magdeburg	–	–	–	13/25	13/31
Jüterbog	–	–	–	1/ 6	–/ 8
Seddin	–	–	–	–	–/ 9
gesamt	42/85	50/186	67/212	92/287	92/287

1



des Äußeres. Die bisher umfangreichsten Änderungen erfolgten bei der Wiederherstellung der E 11004. Sie wurde anschließend als E 11056 bezeichnet, weil sie mit der Lieferserie 1962/63 nicht mehr übereinstimmte. Einen Hauptrahmen ohne Versteifungssicken bekamen u. a. die 211010, 211022, 211026 sowie 242022. Als gegen Ende der 60er Jahre die 120 km/h Höchstgeschwindigkeit der E 11/211 im Schnellzugdienst nach Erfurt und Dresden ausgefahren wurde, ergab sich, daß die Federung der Lokomotiven zu weich war. Nach entsprechenden Versuchen mit der 211037 und 211022 wurden um 59% härtere Schraubenfedern eingebaut, die kritische Geschwindigkeit von 138 auf 171 km/h erhöht und der Anteil der Wiegen-Blattfedern von 76,1 auf 75,6% vergrößert.

Bis zum Jahre 1970 hatten die Lokomotiven einheitlich ein alufarbenes Dach, einen grünen Lokomotivkasten mit schmalen weißen Zierstreifen, schwarzen Hauptrahmen und rote, später graue Drehgestelle. Die 211029 und 242124 erhielten 1970 einen Versuchsanstrich mit signalrotem Lokomotivkasten, und die 211052 bis 211055 wurden 1972 so ab Werk geliefert. Ein Teil der Fahrzeuge läuft heute noch mit diesem Anstrich. Von der 242187 an, wurde dann der wein- bzw. bordeauxrote Lokomotivkasten mit breitem elfenbeinfarbigem Streifen in Lampenhöhe ausgeführt. Das anfangs alufarbene Dach wird vom Raw Dessau aber auch gelegentlich weinrot gespritzt. Seit Mitte 1981 wird analog zur 250 der breite Elfenbeinstreifen nur noch zwischen den Stirnlampen und an den Seitenwänden ein etwa 10 cm breiter Streifen ausgeführt.

Als in der zweiten Hälfte der 60er Jahre der Ausbau von S-Bahnen und des Vorortverkehrs mit Wendezügen begann, reichten bald die mit Wendezugsteuerung ausgerüsteten Lokomotiven nicht mehr aus. Es wurden vorübergehend Lokomotiven der Serien 242102 bis 242133 und 242187 bis 242203 mit einem an der Stirnfront angeordneten Kabel von Vielfach- auf Wendezugsteuerung umgebaut und teilweise auch mit Zugfunk (S-Bahn Leipzig, Halle) ausgerüstet. Inzwischen wurden diese Lokomotiven sowie einige weitere ordnungsgemäß umgebaut.

Die Vorauslokomotiven hatten Fahrmotoren mit 2800 kW Stundenleistung bei 98 km/h, Tatzlagerantrieb 31:82 und einen 2500-kVA-Haupttransformator. Die ersten fünf E 11 sowie die E 42001 und 42002 bekamen neue Motoren mit 2760 kW bei 104 bzw. 76 km/h, eine Zahnradübersetzung 27:72 bzw. 21:77 und einen 3100-kVA-Haupttransformator. Inzwischen sind die Lokomotiven alle einheitlich mit den ab E 11008 und E 42003 verwendeten Fahrmotoren mit 2920 kW bei 98 bzw. 72 km/h ausgerüstet, sowie die 211001 und 211002 haben seit Mitte der 70er Jahre einen 3100-kVA-Haupttransformator.

In den teilweise mehr als 20 Betriebsjahren haben sich die Lokomotiven nach anfänglichen „Kinderkrankheiten" bewährt. Mit insgesamt 379 Lokomotiven sind die 211/242 das Rückgrat des elektrischen Zugbetriebes der Deutschen Reichsbahn, wenn auch in den letzten Jahren die zunehmende Anzahl von Loks der BR 250 ihnen viele sogenannte lukrative Leistungen streitig macht. Loks der BR 211 befördern schnelle Reisezüge, einschließlich der Städteexpreßzüge (640 t mit 120 km/h bei 4‰) und die 242 auch schwere Güterzüge (1800 t mit 70 km/h bei 3‰). Bis Ende der 70er Jahre erreichten die 211 maximale monatliche Laufleistungen von 17600 km bis 23900 km, die durch den Einsatz der 250 auf 11700 bis 19400 km zurückgingen. Die Laufleistungen der 242 sind vom Einsatzgebiet her geringer und betragen 10800 bis 15100 km/Monat.

Mit den in Vorbereitung befindlichen Baureihen 212/243, deren Vorauslokomotive 212001 gegenwärtig erprobt wird, erhalten die Bo'Bo'-Lokomotiven einen leistungsfähigen Nachfolgetyp.

1 Meßfahrt mit der Lok E 11001 und Meßwagen vor einem Personenzug nach Dessau im Jahre 1961.
Foto: K. Leyer, Leipzig

2 Die erste Serienlok 211003 präsentiert sich mit dem langjährigen Standardlack am 11. August 1972 im Leipziger Hauptbahnhof.

3 Lok 211032 im inoffiziellen Blau mit gelben Zierstreifen Ende Mai 1970 vor einem S-Bahnzug im Haltepunkt Leipzig Ost.

4 Die mit Wendezugsteuerung ausgerüstete 242117 und dem neuesten Farbanstrich am 15. Juli 1982 vor Abfahrt mit dem Schnellverkehrs-Wendezug nach Halle (Saale) Hbf im Hauptbahnhof Leipzig.

5 Diesen signalroten Versuchsanstrich erhielt ursprünglich die Lok 211052. Das Foto zeigt das Fahrzeug kurz nach der Übergabe an die DR am 10. März 1972 im Leipziger Hauptbahnhof.
Fotos: D. Bäzold, Leipzig

2



3



4



5



BR 106 als Ellok?



Die in Weimar stationierte und als Arbeitszuglok eingesetzte 106 318 ist in letzter Zeit nicht nur in den Blickpunkt der Fachleute gerückt. Auch viele Eisenbahnfreunde stellten fest, daß diese mit einem Stromabnehmer ausgerüstete Maschine ab und zu vor Arbeitszügen im Raum Weimar zu sehen ist.

Ein Neuererkollektiv des Bahnstromwerkes Weimar hatte den Vorschlag unterbreitet, eine Diesellok der BR 106 entsprechend zu ergänzen. So kann jetzt nach Reparaturarbeiten an der Fahrleitung die Lage des Drahtes geprüft und korrigiert werden. Dafür war bisher zusätzlich eine Ellok erforderlich. Die Fotos entstanden im März 1983 zwischen Weimar und Erfurt.

Fotos: W. Drescher, Jena

Ing. Bernd Schröder (DMV), Billeben
und Peter Tetzlaff (DMV),
Sondershausen

100 Jahre Nebenbahn Hohenebra—Ebeleben

Wenn an dieser Stelle dem stolzen Jubiläum einer kleinen Nebenbahn einige Gedanken gewidmet werden sollen, so vor allem deshalb, weil ihre geschichtliche Entwicklung typisch für manche Nebenbahn in Thüringen ist. Die Nebenbahnstrecke Hohenebra—Ebeleben, bis 1974 im Kursbuch der DR unter der Nr. 644 verzeichnet, hat nicht das Schicksal so manch anderer gleichartiger Bahnlinie in den vergangenen 20 Jahren geteilt. Wenn auch heute nur noch Güterverkehr besteht, entwickelte sie sich zu einem wichtigen Verkehrsträger mit ständig steigenden Transportleistungen und sicherer Perspektive.

Geschichtliche Entwicklung

Ebeleben, Hauptort im westlichen Teil des ehemaligen Fürstentums Schwarzburg-Sondershausen, sollte bereits um 1870 Eisenbahnanschluß erhalten.

Ursprünglich war an eine Nebenbahn von Greußen über Ebeleben nach Keula gedacht. Da aber ein solcher Bahnbau die finanziellen Möglichkeiten des Kleinstaates bei weitem überstieg, scheiterte dieses Vorhaben. Verhandlungen mit der Firma Herrmann Bachstein, die sich auf den Bau und die Betriebsführung von Nebenbahnen in vorwiegend wirtschaftlich schwachen Gebieten konzentrierte, waren zunächst erfolglos.

Im Mai 1883 kam schließlich doch ein Bau- und Betriebsvertrag für eine Nebenbahn von Hohenebra nach Ebeleben zustande. Die Kosten hatte allerdings das Fürstentum zu tragen. Mit dem Bau der 8,7 km langen Strecke wurde sofort begonnen, und am 20. November 1883 der Reise- und Güterverkehr eröffnet.

Schon ein halbes Jahr nach der Inbetriebnahme bot die fürstliche Regierung Bachstein die Bahn zum Kauf an, der sie dann sofort übernahm.

Im Februar 1895 ging die Bahn in das Eigentum der neugegründeten Süddeutschen Eisenbahngesellschaft (SEG) über, deren Teilhaber auch Herrmann Bachstein war, so daß im wesentlichen alles beim alten blieb.

Erheblich günstigere Verkehrsbedingungen brachte die 1897 eröffnete Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn. Dennoch waren die alten Vorstellungen über eine Nebenbahn von Greußen über Ebeleben nach Keula nicht aufgegeben. Inzwischen zeigte auch Bachstein selbst Interesse, denn das zu erwartende Frachtaufkommen beim Abbau der südöstlich von Keula erkundeten Kalisalzlager versprach sichere Einnahmen. Die Strecke nach Keula wurde schließlich am 1. Oktober 1901 in Betrieb genommen. Damit war die Entwicklung des Nebenbahnnetzes im Raum Ebeleben abgeschlossen. Die SEG verpachtete nun die Strecke Hohenebra—Ebeleben (HEE) an Bachstein. So konnte diese Bahn mit der neuen Strecke Greußen—Ebeleben—Keula (GEKE) zu einer Betriebsgemeinschaft zusammengefaßt werden.

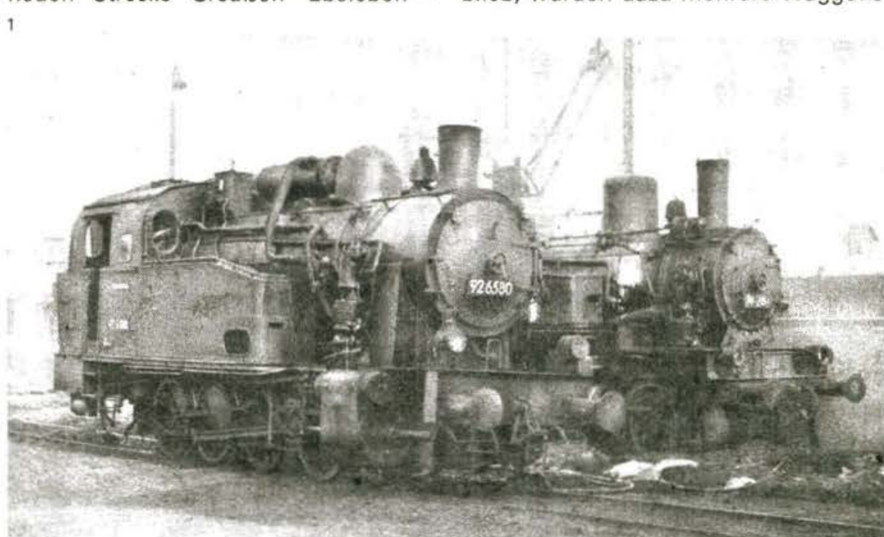
Natürlich gingen Inflationszeit und Weltwirtschaftskrise an beiden Bahnen nicht spurlos vorüber. Entlassungen und Verkehrseinschränkungen waren die Reaktion der Bahngesellschaft auf sinkende Einnahmen. Andererseits war für die verbliebenen Eisenbahner eine wöchentliche Arbeitszeit von 50 bis 60 Stunden fast zur Regel geworden.

Gespart wurde bei der Bachstein-Gesellschaft immer zuerst an den Beschäftigten. Bevor beispielsweise 1924 das Druckluftbremssystem übernommen wurde — bis dahin war die Heberleinbremse für Lokomotiven und Personenwagen in Gebrauch — mußten für fehlende Bremser Gleisbauarbeiter einspringen.

Konnten die entsprechend der Zuglast erforderlichen Bremsen trotzdem nicht besetzt werden, hatte jeweils ein Bremser mehrere Bremsen zu bedienen und wenn beim Rangieren genügend Zeit blieb, wurden dazu mehrere Waggons so zusammengestellt, daß sich die Bremserstände an den Stirnseiten gegenüberstanden.

Es gab keinerlei Sozialeinrichtungen nach unseren heutigen Begriffen, keine Wasch- und Umkleideräume. Die Lokpersonale konnten zu Schichtbeginn einen, natürlich auf eigene Kosten beschafften, Wassereimer an den Sandtrockenofen im Lokschuppen hängen. Zum Feierabend war er diesen Männern dann Warmwasservorrat und Waschgelegenheit zugleich.

1



2

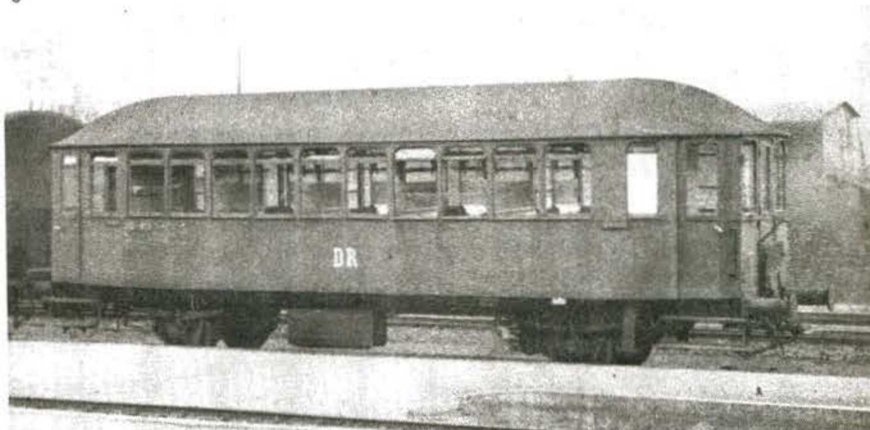


1 Die Loks 92 6580 und 74 284 um 1960 vor dem Ebelebener Lokschuppen

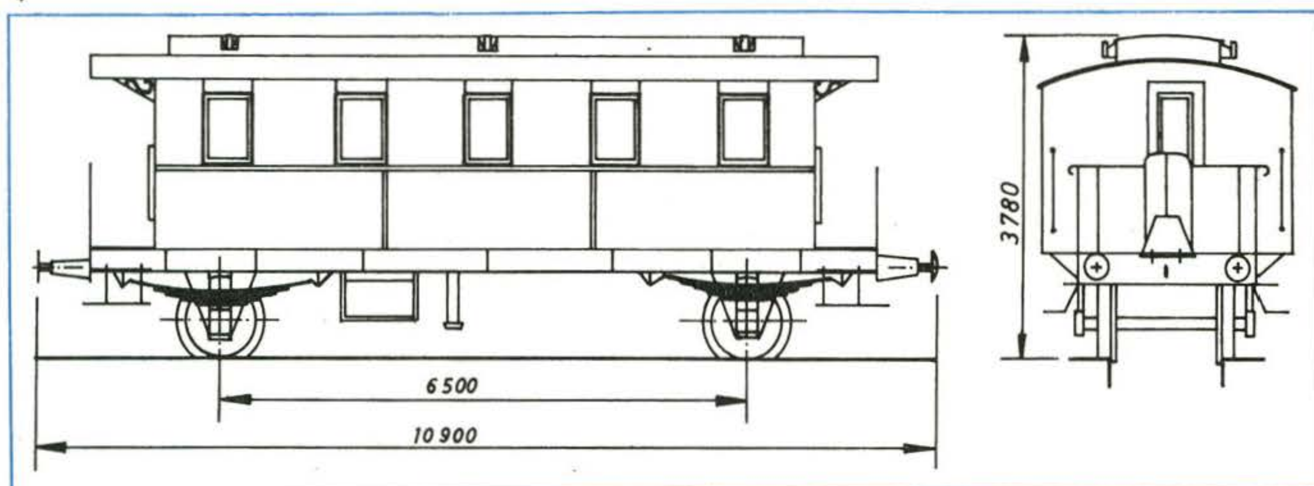
2 Empfangsgebäude vom Bahnhof Ebeleben.

Mit Enteignung des Bachsteinschen Familienkonzerns wurde die Bahn ab 9. August 1946 von der Thüringischen Landeseisenbahnverwaltung in Weimar weiter betrieben. Am 1. April 1949 erfolgte die Übernahme durch die DR. Zunächst stiegen die Transportleistungen noch ständig. Dringend notwendig gewordene Erhaltungsarbeiten wurden nach und nach ausgeführt.
Ab Mitte der 60er Jahre war aber dennoch das Ende der von Ebeleben ausgehenden Nebenbahnlinien abzusehen, da der Kraftverkehr günstige und zeitsparende KOM-Linien eingerichtet hatte. Nachdem der Reise- und Güterverkehr zwischen Ebeleben und Greußen West am 28. September 1968 eingestellt worden war, folgte im Dezember 1969 der Verkehrsträgerwechsel im Reiseverkehr auf der Strecke Ebeleben—Keula. Am 29. September 1974 war das Ende gekommen, der Reiseverkehr zwischen Ebeleben und Hohenebra sowie Schlotheim wurde eingestellt. Während die Strecke nach Schlotheim stillgelegt wurde, erfolgte ein totaler Neuaufbau der Strecke Hohenebra—Ebeleben. Mit dem ab 1969 entstandenen Mischfutterwerk in Ebeleben war auch der Bau eines neuen Güterbahnhofs verbunden, so daß der alte Bahnhof Ebeleben aufgegeben werden konnte.

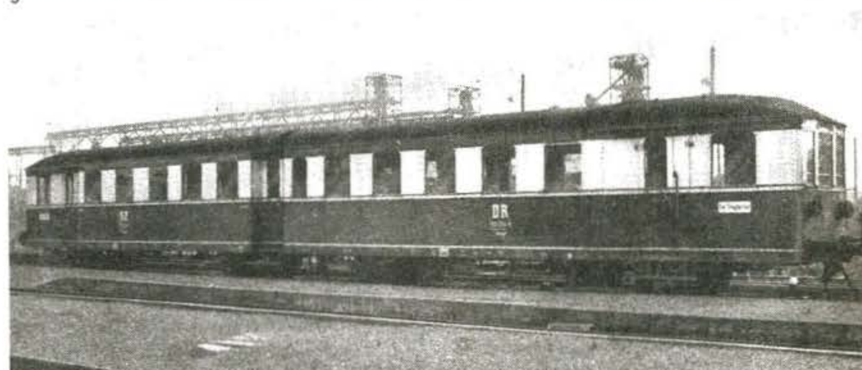
3



4



5



Lokomotiven

Zunächst wurden zwei bei Henschel gebaute Cn2t-Loks mit den Bezeichnungen EBELEBEN und SCHERNBERG eingesetzt. 1901 folgten zwei von Jung gelieferte Mallet-Lokomotiven. Mit den Nr. 82 und 85 bezeichnet, wurden sie 1949 von der DR übernommen. Die 98 6051 war sogar noch zu Beginn der 60er Jahre auf der Strecke Arnstadt—Ichtershausen im Einsatz.
1925 wurde eine Dh2t-Lokomotive beschafft und als Nr. 91 bezeichnet. Anfang 1937 folgte wiederum eine Dh2t-Lok (Nr. 380), die von Gehren nach Ebeleben umgesetzt worden ist. Die als Nr. 94 der HEE bezeichnete und

Tabelle 1
Lokomotiven der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn, Erstausstattung

Bezeichnung	Bauart	Hersteller/Baujahr Fabrik-Nr.	Bemerkungen
EBELEBEN	Cn2t	Henschel 1883/1699	Die Lok „EBELEBEN" wurde nach der Übernahme durch Bachstein in Nr. 75 umgezeichnet
SCHERNBERG	Cn2t	Henschel 1883/1700	

Tabelle 2
Von Bachstein eingesetzte Lokomotiven

Betriebs-Nr.	Bezeichnung ab 1949	Gattung	Bauart	Hersteller/Baujahr Fabrik-Nr.
82	98 6051	L 44.10	B'Bn4vt	Jung 1901/472
85	98 6152	L 44.11	B'Bn4vt	Jung 1904/765
91	92 6480	Gt 44.14	Dh 2t	O & K 1925/10994
94	92 6582	Gt 44.15	Dh 2t	O & K 1927/11456

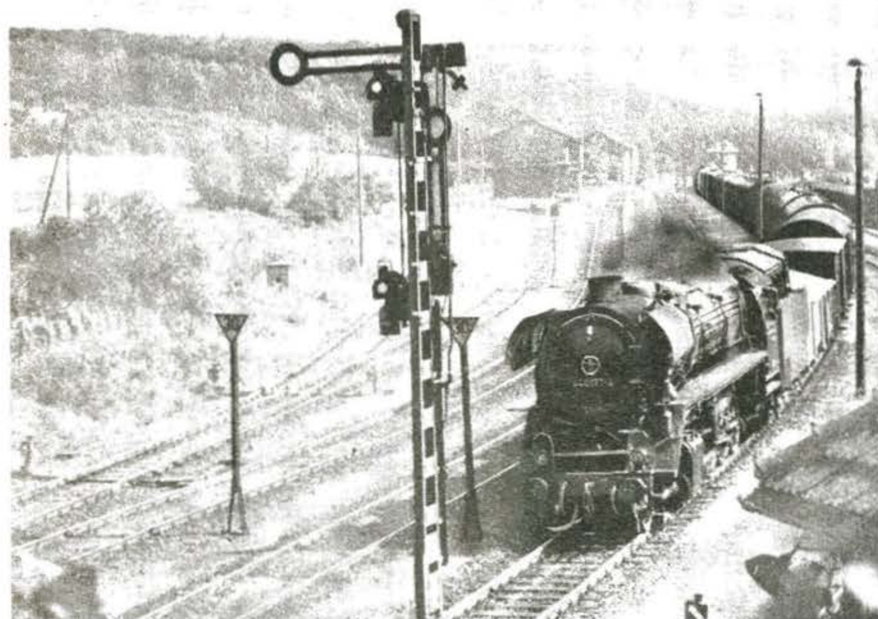
spätere 92 6582 war ursprünglich eine Lok der Weimar-Blankenhainer Eisenbahn. Sie kam erst 1942 nach Ebeleben, wurde 1949 hier von der DR übernommen, aber nach 1951 wieder ausschließlich auf der ursprünglichen Stammstrecke eingesetzt.
Zwischen 1945 und 1949 wurden zeitweilig von der DR leihweise Maschinen eingesetzt, so z. B. vom Bw Gotha Lokomotiven der Gattungen T 16 und T 16[1], die aber wegen ihrer hohen Achsfahrmasse nur bedingt einsatzfähig waren. Als die Kaliwerke Menteroda in einen SAG-Betrieb umgewandelt worden sind, wurde sogar für kurze Zeit eine Kolonnenlokomotive der BR 38^{10-40} in Ebeleben stationiert, aber nicht eingesetzt.
Nach Übernahme durch die DR waren zunächst noch ehemalige und von anderen Strecken umgesetzte Privatbahnlokomotiven im Einsatz. Bald folgten aber auch Loks der ehemaligen preußischen Gattungen T 11, G 7 und G 12. Während die G 7 sehr bald wieder verschwanden und die T 11 aufgrund ungenügender Leistungen im Güterverkehr Anfang der 60er Jahre abgezogen wurden, waren die G 12 bis 1971 im Personen- und Güterverkehr im Einsatz.
Mit Übernahme der ersten beiden Dieselloks der BR V 100, den V 100 118 und V 100 119, ab Sommerfahrplan 1969 wurden im Personenverkehr auch die Loks der BR 64 entbehrlich. Bis zum Sommerfahrplan-Abschnitt 1971 diente noch eine G 12 Reservezwecken. Die Einsatzstelle Ebeleben des Bw Nordhausen existiert seit 1975 nur noch verwaltungsmäßig. Die gesamte Lokunterhaltung erfolgt im Bw Nordhausen. Die auf 20 t Achsfahrmasse verstärkte Strecke ließ nun auch den Einsatz von Großdieselloks zu. Zunächst bewältigten die sprunghaft angestiegenen Leistungen Loks der BR 118.2, die dann von der BR 132 abgelöst wurden. Gelegentlich waren bis 1981 vor Sonderzügen oder für Schiebeleistungen auch 44er des Bw Nordhausen auf der Strecke zu sehen.

Tabelle 3

Einsatz anderer ehemaliger Privatbahnlokomotiven 1949—1962

Betriebs-Nr.	Gattungs-bezeichn.	Bauart-bezeichn.	Hersteller/Baujahr Fabrik-Nr.	Bemerkungen
89 6280	Gt 33.12	Ch2t	Hohenz. 1927/4600	ex Nr. 2 Wutha-Ruhlaer Eisenbahn
92 6176	Gt 44.11	Dh2t	Hanomag 1924/10369	ex Nr. 380 SEG Ilmenau-Großbreitenb. Eisenb.
92 6580	Gt 44.15	Dh2t	Henschel 1922/19037	ex Nr. 920093 Weimar-Blankenh. Eisenb.
92 6583	Gt 44.15	Dh2t	O & K 1927/11457	ex Nr. 920095 Weimar-Blankenh. Eisenb.
92 6584	Gt 44.15	Dh2t	Henschel 1927/20871	ex Nr. 385 SEG Ilmenau-Großbreitenb. Eisenb.
92 6585	Gt 44.15	Dh2t	Henschel 1927/20974	ex Nr. 386 SEG Ilmenau-Großbreitenb. Eisenb.
92 6586	Gt 44.15	Dh2t	Henschel 1927/20987	ex Nr. 387 SEG Ilmenau-Großbreitenb. Eisenb.
93 1601	Gt 46.13	1'D1'h2t	AEG 1927/3885	ex Mecklenburg. Friedr. Wilhelm Eisenb. 33
93 1602	Gt 46.13	1'D1'h2t	AEG 1927/3886	ex Mecklenburg. Friedr. Wilhelm Eisenb. 34

6



3 Reisezugwagen 310-813 im Jahre 1961. Er wurde als „Glaskasten" bezeichnet.

4 Personenwagen 310-430 (Bitrp). 1910 von der damaligen Waggonfabrik F. Crull & Co in Wismar gebaut, war er bis 1969 im Einsatz (Zeichnung Maßstab 1:87)

5 Der Beiwagen 190 854/190 855 als Baagtr

6 Bahnhof Hohenebra um 1972. Das zweite und dritte Gleis von links sind die ehemaligen Betriebsgleise der HEE.

Fotos 2, 5 und 6: B. Schröder, Billeben
Fotos 1 und 3: W. Umlauft, Erfurt
Zeichnung 4: B. Schröder, Billeben

Triebwagen

Anfang der 30er Jahre standen auch die GEKE und HEE vor wirtschaftlichen Problemen, so daß man sich — wie damals vielfach üblich — für den Triebwagenverkehr entschied. 1935 wurde von der Wumag Görlitz ein zweiachsiger Triebwagen geliefert und als T 08 in den Betriebspark eingereiht. Das Fahrzeug verblieb auch nach der Übernahme durch die DR ständig auf seiner Stammstrecke. Die relativ starke Antriebsanlage gestattete sogar, einen leeren Güterwagen mitzunehmen. Talwärts wurden auch meist mit Vieh beladene Expreßgüterwagen befördert. In den 50er Jahren kamen zwei weitere ehemalige Privatbahntriebwagen nach Ebeleben. So waren neben dem VT 135 517 auch die VT 135 518 und VT 135 519 hier stationiert. Der VT 135 518 war der frühere T 32 der Kyffhäuser-Kleinbahn AG und der VT 135 519 der ehemalige T 15 der Langensalzaer-Kleinbahn AG. Jeweils zwei Triebwagen wurden mit je einem Beiwagen im Plandienst eingesetzt. Ein Triebwagen bildete die Betriebsreserve.
Bis 1970 wurden alle Triebwagen aufgrund der immer komplizierter gewordenen Unterhaltung abgestellt. Die VT 135 517 und VT 135 519, die noch die

EDV-Nr. 186011-3 bzw. 186013-9 erhalten hatten, verschrottete man 1972 im Bw Nordhausen.

Wagenpark

Mit Sicherheit dürften zur Erstausstattung kaum mehr als zwei zweiachsige Personenwagen der damals für Nebenbahnen üblichen Form in Holzbauweise und mit flachem Dach gehört haben. Es waren aber auch noch für den Personenverkehr umrüstbare Güterwagen von 10 und 15 t Lademasse vorhanden. Wesentliche Veränderungen kann es auch in den folgenden Jahren nicht gegeben haben. Der Güterwagenpark entsprach den KPEV-Normalien bzw. denen der DR und war in deren Betriebspark eingestellt. Nach Übernahme durch die DR waren wie überall auf Nebenbahnen die unterschiedlichsten ehemaligen Privatbahnwagen und Wagen der verschiedensten Länderbahnbaureihen anzutreffen. Zur Stammwageneinheit gehörten neben einem Pwi und Bitr noch vier Bi-Wagen. Als Beiwagen für die VT waren die VB 140 234 und VB 140 235 vorhanden. 1969 wurden diese Veteranen dann endgültig von „Donnerbüchsen" abgelöst, die 1971 wiederum durch Rekowagen Bag und Bagtr ersetzt worden sind.

Erwähnenswert ist noch der für den Personenverkehr aus einem Benzoltriebwagen entstandene und zweiteilige, kurzgekuppelte Beiwagen.

Das Ursprungsfahrzeug besaß nur eine schwache und störanfällige 2×75-PS-Antriebsanlage und soll bis etwa 1958 vom Bw Nordhausen vor allem auf der Strecke Berga-Kelbra—Stollberg eingesetzt worden sein. Nach dem Einbau von Mercedes-Dieselmotoren im Bw Erfurt G kam das Fahrzeug zur Einsatzstelle Ebeleben, um bis 1961 hier mit der auffallenden blau/elfenbein Farbgebung zu verbleiben.

Nach dem zwischenzeitlichen Einsatz auf der Strecke Rennsteig—Frauenwald tauchte das inzwischen zum Beiwagen umgebaute Fahrzeug in Ebeleben etwa 1964 wieder auf und blieb mit nur kurzen Unterbrechungen bis zur Einstellung des Personenverkehrs 1974 dort. Es wurde mit einer V 15 bzw. später mit einer Lok der BR 102.1 auf allen von Ebeleben ausgehenden Strecken eingesetzt. Danach kam der Wagen zum Bw Saalfeld, wurde bis 1978 noch mehrmals für Sonderfahrten verwendet und dann abgestellt. Eine Wagenhälfte schaffte man später nach Lichtenhain (siehe auch me 6/83, S. 3).

Betriebsführung

In Hohenebra wurden die anfallenden Arbeiten vom Staatsbahnpersonal mit erledigt. Lediglich in Ebeleben war eigenes Personal vorhanden, das auch die Züge der von Lenz & Co betriebenen Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn (MEE) abfertigte. In Schernberg und Gundersleben waren Ladegleise vorhanden.

Der Bahnhof Ebeleben hatte verhältnismäßig umfangreiche Gleisanlagen. Immerhin gingen von hier Strecken in vier Richtungen ab. Neben mehreren Ladegleisen existiert ein Anschluß zur früheren Zuckerfabrik, heute Betriebsteil des VEB Mischfutterwerk. Zu den Anlagen des Lokbahnhofes gehörten neben einem zweiständigen Lokschuppen und dem Triebwagenschuppen auch ein Kohlenlagerplatz, die Schlackengrube und ein Wasserkran.

In der Werkstatt des Lokschuppens konnten einfache Reparaturen ausgeführt werden. Größere Reparaturen und Fristuntersuchungen an Lokomotiven erfolgten in der Weimarer Hauptwerkstatt des Bachstein-Unternehmens.

Im Personenverkehr waren die Fahrzeiten so gelegt, daß in Hohenebra Anschluß zu den Zügen nach Nordhausen bzw. Erfurt und in Ebeleben über die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn nach Mühlhausen bestand. Prinzipiell änderte sich an der Fahrplangestaltung auch nach der Übernahme durch die DR nur wenig. Fuhren bis 1949 Reisezüge nur bis Hohenebra, verkehrten später lokbespannte Personenzüge im Berufsverkehr von Ebeleben bis Sondershausen, zwischen 1955 und 1960 sogar bis Wolkramshausen. Bis in die 60er Jahre hinein herrschte reger Verkehr, und in den altgedienten Personenwagen wurden so manche Dinge ganz selbstverständlich mitbefördert, bei denen heute jeder Busfahrer erschrocken abwinken würde.

Woran man immer denken sollte

Natürlich haben die kleinen Nebenbahnen stets im Schatten der Hauptbahnen gestanden. Und dennoch mußten die Beschäftigten auch hier pünktlich und zuverlässig, oft aber noch unter schwierigen Bedingungen, ihren Dienst verrichten.

Es ist meist fast unmöglich, in den spärlichen noch vorhandenen Unterlagen Anhaltspunkte über die früheren Arbeitsbedingungen der Beschäftigten zu finden. Hier sind in der Regel mündliche Überlieferungen älterer Kollegen die einzige Möglichkeit, etwas darüber zu erfahren. Einen kleinen, aber bezeichnenden Einblick gibt der folgende alten Ebelebener Eisenbahnern noch geläufige Spruch:

„Bis zum Abend spät von des Morgens früh — für Bachstein, Lenz und Kompanie."

Hüten wir uns also davor, nur die Romantik bei diesen ehemaligen Bahnen wachzuhalten!

Tabelle 4
Einsatz ehem. Länderbahnlokomotiven und anderer Tfz durch die DR

Betriebs-Nr.	Bemerkungen	
...1)	ex pr. G7²	
58 419, 58 443, 58 448	ex sä. XIII H	
58 1075, 58 1089, 58 1091, 58 1143 58 1441, 58 1478, 58 1513, 58 1624, 58 1661, 58 1896, 58 1902, 58 2106	ex pr. G 12	zwischen 1949 und 1971
74 216, 74 239, 74 240, 74 281, 74 284	ex pr. T 11	1954—1961
64 111, 64 146, 64 208, 64 399, 64 406		1966—1969
V15 2262		1965—1970
V36 016, V36 052, V36 067	mit Unterbrechungen	1946—1965 2)
V100 118, V100 119, V100 145	ab 6/70 110 118-7, 110 119-5, 110 145-0	1969—1974
102 101-3, 102 119-5, 102 162-5		1971—1974

1) Mit Sicherheit waren auch einige G 7² in diesem Zeitraum im Einsatz, ihre Betriebsnummern sind aber nicht mehr belegbar.
2) Die erste V 36 kam ab Sommer 1946 zum Einsatz, sie wurde aus einem ehem. Rüstungsbetrieb bei Berka (Wipper) geholt, mußte aber schon Ende des Jahres wegen fehlender Ersatzteile abgestellt werden.

Quellenangaben

⟨1⟩ „Fahrdienstvorschriften", handschr. ausgefertigt Betriebsabteilung „Thüringen", Weimar 1911
⟨2⟩ Hahn, O.: „Heimatkunde für das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen"
Fr. A. Eupels Hofbuchdruckerei, Sondershausen 1914
⟨3⟩ Zetzsche, H.: „Das Eisenbahnsystem des Thüringer Waldes und seiner Randgebiete"
Würzburg-Aumühle 1940
⟨4⟩ Fromm, G.: „80 Jahre Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn", Erfurter Blätter 4/81
Druckerei der Rbd Erfurt 1981
⟨5⟩ „Umzeichnungsplan für die von den nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übernommenen Lokomotiven"
Aufgestellt: Berlin, 12. Dez. 1949
⟨6⟩ Privatarchive H. Ifland und Verfasser

Die Eisenbahnen in Litauen

Schon über 40 Jahre gehört Litauen als sozialistische Sowjetrepublik zur UdSSR. Litauens progressive Entwicklung stellt hohe Anforderungen an sein Transportwesen, vor allem an die Eisenbahn, die derzeit 74 Prozent des Güter- und 28 Prozent des Reiseverkehrs der Republik zu bewältigen hat. Die Hauptstrekken der Litauischen Eisenbahnen sind die internationale Magistrale VR Polen—Grodno—Vilnius—Daugavpils—Leningrad, Minsk—Vilnius—Šiauliai—Liepaja, Daugavpils—Krutiškiai—Kaliningrad und Vilnius—Kaunas—Kaliningrad. Der Knoten Vilnius ist teilweise elektrifiziert; alle übrigen Eisenbahnstrecken Litauens werden mit Dieseltriebfahrzeugen befahren. Im Reiseverkehr werden in umfassendem Maße Dieseltriebwagen eingesetzt; in Vilnius befindet sich das größte VT-Bw der UdSSR. Im Zuge der Traktionsumstellung wurden alle litauischen Bahnbetriebswerke und Bahnbetriebswagenwerke rekonstruiert. In Vilnius und Radviliškis entstanden neue Bahnbetriebswagenwerke. Erhebliche Erweiterungen wurden in den Knoten Vilnius, Kaunas, Radviliškis und Klaipeda vorgenommen, neue Rangierbahnhöfe entstanden in Paneriai (bei Vilnius) und Paljomas (bei Kaunas). Auf allen Magistralen ist vollautomatischer, auf vielen weiteren Strecken halbautomatischer Streckenblock vorhanden. Neben den öffentlichen Bahnen spielen in Litauen auch die Werkbahnen eine große Rolle. Ihr Streckennetz ist fast genauso lang wie das der SŽD. In den letzten Jahren erhielten Panevežis, Vevis, Ignalia u. a. Städte Litauens neue Bahnhöfe.
A. D.

Das Eisenbahnnetz in Tadžikistan

Die Tadžikische Sozialistische Sowjetrepublik wurde 1924 innerhalb der Usbekischen SSR als Tadžikische Autonome Sowjetrepublik gegründet und erhielt 1929 als Tadžikische SSR ihre volle Selbständigkeit.
Zum Zeitpunkt ihrer Gründung gab es im ganzen Land keine Eisenbahn. Noch im gleichen Jahr begann man mit dem Bau der Strecke Termes—Dušanbe, die seit 1929 in Betrieb ist und damit die Landeshauptstadt Dušanbe an das Eisenbahnnetz der UdSSR anschließt. In Dušanbe wurde 1930 ein Bahnbetriebswerk in Betrieb genommen. Zunächst waren hier 11 Dampfloks der Baureihe TK beheimatet. 1932 wurden die Lokomotiven dieser Baureihe durch die leistungsstärkeren Dampfloks O^B abgelöst; in den vierziger Jahren kamen solche der Baureihen $Э^с$, $Э^г$, $Э^ж$ und $Э^р$ hinzu. 1962 fuhr die erste Diesellok in Tadžikistan, und 1964 wurde die letzte Dampflok außer Dienst gestellt.
Im Laufe der Jahre entstanden in Tadžikistan weitere Eisenbahnstrecken. Damit existieren z. Z. zwei voneinander unabhängige tadžikische Netze, eines um Dušanbe und eines um Leninakan. Beide sind mit dem Eisenbahnnetz der Usbekischen SSR verbunden. Insgesamt existieren in der Tadžikischen SSR gegenwärtig 900 km Eisenbahnstrecken. Von besonderer Bedeutung ist die erst vor wenigen Jahren in Betrieb genommene Strecke Termes—Kurgan—Tjube, die die Errichtung des Energie- und Industriezentrums im tadžikischen Vachštal überhaupt erst ermöglichte. Dieser Streckenbau erforderte u. a. die Bewegung von 9,3 Millionen m^3 Erdmassen, davon 1,7 Millionen m^3 Felsgestein. Auf ihrer Länge von 265 km mußten 390 Kunstbauten, darunter 19 Viadukte und größere Brükken, errichtet werden.
A. D.

Burgas erhält Obus

Anfang nächsten Jahres soll mit dem Bau eines Obus-Netzes für die bulgarische Hafenstadt Burgas begonnen werden. Es sind fünf Linien mit einer Streckenlänge von 80 Kilometern vorgesehen. Im Jahre 1986 sollen dann bereits 60 Trolleybusse im Abstand von vier Minuten auf zwei Linien verkehren. Ein langfristiges Programm sieht den Bau von 350 Kilometer Obusstrecke und den Einsatz von rund 1 000 neuen Fahrzeugen für die nächsten 15 Jahre vor.
me

Studenten halfen Eisenbahnern in der Altmark

162 Studenten der Technischen Hochschule „Otto von Guericke", Magdeburg, unterstützten gemeinsam mit Kommilitonen ihrer Partnerhochschulen aus Moskau, Wolgograd, Donezk, Charkow, Bratislava, Kosiče und Miskolc im Internationalen Studentenlager „Magistrale der Freundschaft" die Eisenbahner in der Altmark. So wurden auf dem Bf Meßdorf (Stendal—Salzwedel) 650 Meter Gleise erneuert, so daß eine Güterbe- und -entladung auf diesem Bahnhof wieder möglich ist. Zwischen Steinitz (Altm.) und Wallstawe erfolgte auf einer Strecke von 7,3 Kilometer eine Gleisrekonstruktion. Zwischen Dähre und Diesdorf (Altm.) wurden Unterhaltungsarbeiten ausgeführt.
Ha.

Akkumulator-Triebwagen bei der DB

Die Deutsche Bundesbahn (DB) setzt wieder Akkumulator-Triebwagen ein. Sie verkehren auf elektrischen Strecken und sollen zur Zeit noch nicht elektrifizierte Streckenabschnitte ohne Umspannen überbrücken. Die Ladeanlage im Fahrzeug ermöglicht das Laden der Bleiakkumulatoren während der Fahrt und im Stillstand unter Fahrleitung. Zusätzlich wird anfallende Energie durch den Bremsvorgang zum Zwischenladen genutzt. Die eingesetzten Batterien unterscheiden sich von den herkömmlichen Bleiakkumulatoren durch eine höhere Kapazität, größere Hochstrombelastung, geringeren Widerstand der Plattenverbinder und automatische Wassernachfüllung.
H. G.

Streckenrekonstruktion in der VR Kongo

Die geringe Durchlaßfähigkeit der Strecke Brazzaville—Pointe Noire erschwert das Bewältigen der stark wachsenden Transportaufgaben der VR Kongo beträchtlich. Eine Fahrt auf der 515 Kilometer langen Strecke dauert heute rund 20 Stunden. Diese Fahrzeit ist darauf zurückzuführen, daß das 810 Meter hohe Massiv des Mayombe-Waldes mit seinem zerklüfteten Profil nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit unter 20 km/h zuläßt.
Im Mittelpunkt der Rekonstruktionsarbeiten steht deshalb der Streckenabschnitt, der dem Mayombe-Wald zwischen der Küstenebene und dem Niari-Tal durchquert. Hier ist der Bau von 19 Brücken und drei Tunnel vorgesehen. Zwei kleinere Tunnel sind bereits fertiggestellt, ein 4623 Meter langer befindet sich im Bau. Die Aufnahme des regelmäßigen Zugbetriebes ist auf diesem Streckenabschnitt für das Jahr 1985 vorgesehen. Nach Abschluß der Streckenrekonstruktion sollen dann doppelt soviel Güter — also 10 Millionen Tonnen — mit der Eisenbahn befördert werden.
me

Elektrifizierung in der KDVR

In den letzten vier Jahren wurden in der Koreanischen Demokratischen Volksrepublik 1 000 Kilometer Eisenbahnstrecken elektrifiziert. Gegenwärtig wird ein Drittel des 6 000 Kilometer langen Hauptstrekkennetzes der KDVR elektrisch betrieben. Bis zum Jahre 1990 sollen alle Eisenbahnhauptstrecken auf elektrischen Betrieb umgestellt sein.
Außerdem ist in den nächsten Jahren vorgesehen, leistungsfähige Triebfahrzeuge und moderne Reisezug- und Güterwagen für das koreanische Eisenbahnnetz zu beschaffen.
me

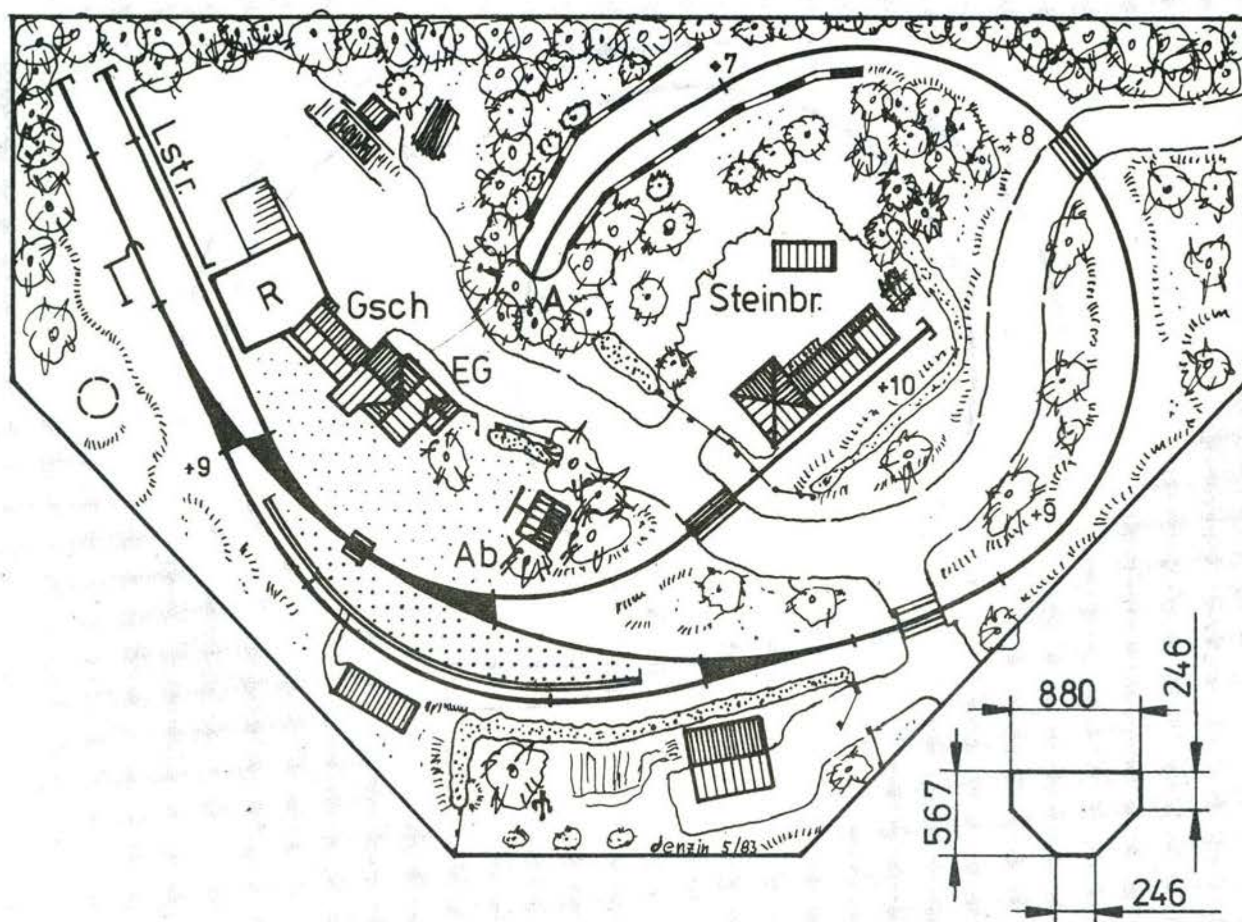
Klaus Denzin, Ilmenau

Gleisplan Hirschstein in der Nenngröße N

Mit dem vorliegenden Anlagenentwurf sollen einige Anregungen für das Unterbringen einer Modellbahnanlage im Wohnraum gegeben werden.
Die Anlage wurde so konzipiert, daß sie in das Wohnraumprogramm „carat 2000/500" an Stelle eines Einlegebodens Nr. 3414 in die Regalwand eingesetzt werden kann. Daher entstanden die etwas eigenwillige Form und die Abmaße der Grundplatte. Durch den direkten Einbau der Anlage in die Regalwand, deren Stützen an den drei 246 mm breiten Seiten die Anlage begrenzen und die Sprengung der Rechteckform entsteht eine Art Dioramaanlage, über deren vorteilhafte Wirkung auf den Betrachter nicht nur im „modelleisenbahner", sondern auch in der einschlägigen Fachliteratur bereits berichtet wurde.
Es wird ein Endbahnhof einer kurzen Nebenstrecke im Thüringer Wald dargestellt. Mit Hilfe der Innenbogenweichen (Baupläne dazu waren im Heft 8/70 unserer Zeitschrift veröffentlicht), konnten die Platzverhältnisse optimal genutzt werden. Die wenigen Gebäude sollen eine Überladung der Anlage vermeiden. Der relativ große Waldbestand hat die Aufgabe, die einzelnen Anlagenbereiche optisch besser voneinander zu trennen, die Tiefenwirkung zu erhöhen und die kritische Zone beim Übergang von der Anlage zum Hintergrund abzutarnen. Es versteht sich von selbst, daß eine derartige Anlage vom Detail lebt.
Ein wesentlicher Vorteil dieser Anlagenart im Wohnraum soll noch erwähnt werden:
Die Anlage kann „im stillen Kämmerlein" aufgebaut werden und wird erst im fast fertigen Zustand in die Wohnung überführt. Das vermeidet den etwas störenden Anblick einer ständigen Baustelle.
Weiterhin ist es beim Wohnraumprogramm „carat 2000/500" möglich, durch einfaches Umstöpseln der Auflagen die Anlage in der gewünschten Höhe anzubringen. Für andere Möbelprogramme sind ähnliche Lösungen anwendbar.

Anmerkung der Redaktion:
Ein Blick in die Leserpost beweist es immer wieder: Derartige Anlagen sind bei vielen Lesern gefragt. Deshalb eine Bitte: Sollten Sie ähnliche Anlagen projektiert und sogar schon gebaut haben, schreiben Sie es einmal auf. Ein Gleisplan und vielleicht auch einige Fotos sollten nicht vergessen werden. Dann schicken Sie alles einfach an die Redaktion!

Zeichnung: Verfasser



Gerhard Hager, Dessau

Erfahrungen beim Bau einer Drehscheibe

Die Meinung einiger Modellbahn-Experten, eine Drehscheibe müsse für viele Modelleisenbahner aus Platzmangel und vor allem aufgrund der auftretenden technischen Probleme ein Traum bleiben, regte mich an, eine Drehscheibe zu bauen. Der vorliegende Beitrag ist keine Bauanleitung. Vielmehr sollen die Erfahrungen beim Bau einer Drehscheibe in der Nenngröße TT aufgezeigt werden.

Zur Gestaltungskonzeption

Erste Studien brachten ein interessantes Ergebnis: Die Form der Drehscheibe kann äußerst vielfältig sein. Dem Modellbauer sind praktisch nur durch das Material und die handwerklichen Möglichkeiten Grenzen gesetzt.

Diese Behauptung beweisen einerseits die bisher veröffentlichten Bauanleitungen, andererseits auch verschiedene Drehscheiben, die man in geringer Anzahl auf Modellbahnausstellungen sieht, oder Abbildungen in der Fachliteratur und die vorhandenen Drehscheiben beim Vorbild.

Von vornherein stand fest, daß sich der Antrieb unter der Platte befinden wird. Dem Vorbild nicht entsprechende Hilfsmittel, wie z. B. ein Zahnkranz in der Drehscheibengrube oder grobe Aussparungen in der Grubenwand zum Arretieren, sollten sich auf keinen Fall auf den optischen Eindruck auswirken.

Analog zu den Modellgebäuden auf der Anlage wurden für den Aufbau ebenfalls entsprechend umgearbeitete Plastfertigteile verwendet. Plastmaterial läßt sich mit einfachen Werkzeugen bearbeiten, problemlos kleben, farblich nachbehandeln und erlaubt durch Verwenden entsprechender Fertigteile eine gute Gestaltung der äußeren Details.

Ferner wurde berücksichtigt, daß die Verschleißteile leicht auswechselbar sein müssen, daß problemlos ein nachträgliches Justieren möglich ist und daß jederzeit eine Erweiterung (z. B. Automatisierung) erfolgen kann.

Nun kann's losgehen

Um entscheidende Fehler rechtzeitig zu bemerken, sollten während der Aufbauphase ständig Funktionsproben erfolgen.

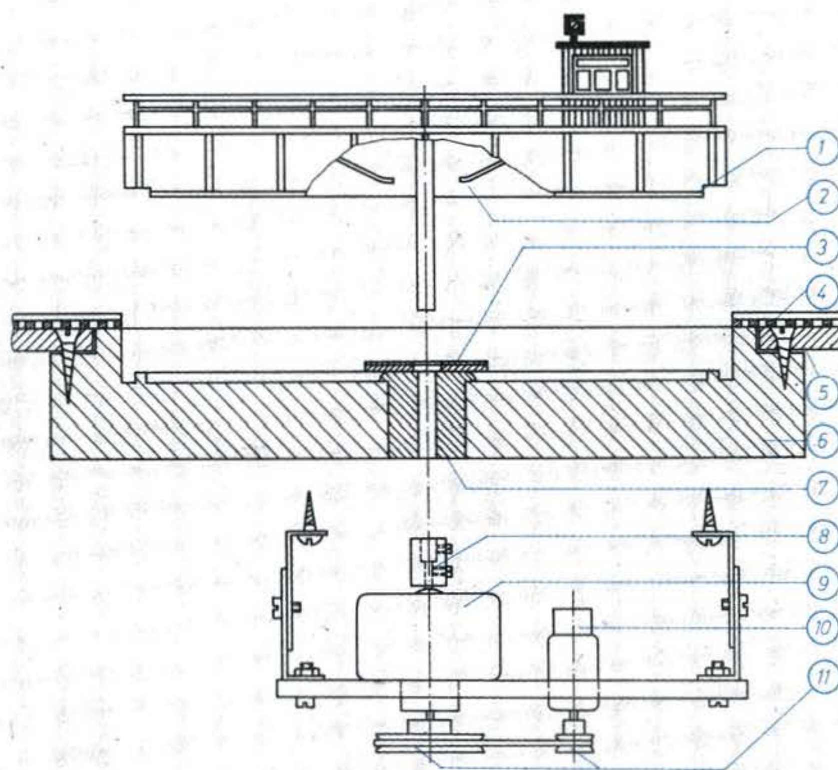
Es hat sich nachstehender Arbeitsablauf bewährt:

– Entwurf des Gleisplanes sowie Bestimmen von Lage und Größe der Drehscheibe,
– Herstellen der Drehscheibengrube und Einpassen in die Anlagenplatte,
– Aufbau, Einsetzen und Zentrieren der Drehbühne,
– Verlegen der Auffahrgleise an die Drehscheibe,
– Aufbau des Antriebes und Installation der elektrischen Ausrüstung für Drehscheibe und Fahrbetrieb.

Die Qualität der Drehscheibengruben hat entscheidenden Einfluß auf die Funktion des Modells. Die Drehscheibengrube muß absolut kreisförmig sein. Sämtliche Lager für die Aufnahme der Drehbühnenachse sind genau zu zentrieren. Deshalb kann die Grube nie aus Sperrholzringen als Laubsägearbeit entstehen, da die erforderliche Genauigkeit kaum zu erreichen sein dürfte.

Brauchbarer erscheint folgender Lösungsweg: Auf einer Art Töpferscheibe wird aus Plastiline nach einer entsprechenden Schablone ein Negativ der Drehscheibengrube geformt. Durch die Rotation ist es möglich, eine genaue Kreisform und exakte Zentrierung zu erreichen. Die so hergestellte Form verbleibt auf der Unterlage und wird mit kleinen Stücken aus dünnem Papier beklebt. Nach dem Trocknen der ersten Lage erfolgt das Aufbringen der

1



1 Aufbau der Drehscheibe, Maßstab 1:2 für Nenngröße TT

Prinzipieller Aufbau der Drehscheibe

1 Drehbühne
2 Kontaktfeder
3 Kontaktplatte mit Polwender
4 Auffahrgleis
5 Anlagenplatte
6 Drehscheibengrube
7 Lager für Drehscheibenachse
8 Verbindungsmuffe
9 Untersetzungsgetriebe
10 Elektromotor 9 V, 3000 U min⁻¹
11 Riemenscheiben

zweiten. Diese zeitraubende Tätigkeit wird fortgesetzt, bis man eine Wandstärke von etwa 20 mm erreicht hat. Damit ist eine ausreichende Festigkeit und Verwindungssteifheit erreicht. Ein eventuell vorgefertigtes Lager für die Drehbühnenachse wird dabei gleich mit eingearbeitet. Pappmaché hat sich in einigen komplizierten Fällen bewährt.

Ideal ist jedoch das Fertigen der Drehscheibengrube als Drehteil aus Kunststoff. Eine ausreichende Stärke des Rohmaterials sichert die Festigkeit und ermöglicht das problemlose Befestigen der Zusatzaggregate (Antrieb) an der Unterseite. Die Schiene für die Laufräder wird beim Drehvorgang gleich mit eingearbeitet. Außen kommt eine Stufe hinzu, die der Materialstärke der Anlagenplatte entspricht, um beim Einsetzen Bündigkeit zu erzielen.

Das Drehbühnenachslager wird aus Messing gedreht und in den Kunststoffteil eingepreßt.

Ist die Grube farblich behandelt, wird sie mit möglichst vielen Treiberschrauben, die später durch die gestaltete Oberfläche verdeckt werden, in der vorbereiteten Plattenöffnung befestigt.

Fertige Plasteteile verwenden

Für den Aufbau der Drehbühne wurden ausschließlich käufliche Plastteile verwendet. Die Hauptteile stammen vom Bausatz einer Brücke für Selbstentladewagen oder wurden aus Dachflächen gestaltet. Das Geländer ist aus handelsüblichem Brückengeländer entstanden, und die Teile für das Maschinenhaus wurden aus dem H0-Bausatz „Bahnsteigsperre" gewonnen.

Obwohl die gewählte Konstruktion einem Statiker mißfallen könnte, wurden die Hauptträger der Bühne nach außen verlegt. Dies geschah mit dem Ziel, Schwierigkeiten bei der elektrischen Installation zu vermeiden und die Laufräder verdeckt montieren zu können.

Es zeigte sich aber, daß auf die Laufräder verzichtet werden kann, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:

– Die Bohrung im Lager für die Drehbühnenachse muß eine ausreichende Länge ausweisen.

– Achse und Bohrung müssen eine praktisch spielfreie Passung haben,

– der Antrieb muß die Masse der belasteten Drehbühne tragen,

– die Befestigung der Achse an der Drehbühne muß lotrecht erfolgen und so ausgeführt sein, daß ein Kippen der Bühne beim Auffahren der Lok ausgeschlossen ist.

Mit dem Weglassen der Laufräder wird nicht nur die Konstruktion wesentlich vereinfacht, sondern man erzielt auch eine ausgezeichnete Laufruhe.

Ein sehr wichtiger Arbeitsgang ist das Einpassen und Zentrieren der Drehbühne. Die Achse wird in das vorgesehene Lager geführt, wobei die Höhenlage der Bühne provisorisch durch Unterlegscheiben eingestellt wird, da der Antrieb als tragendes Element noch fehlt. Die Enden des Drehscheibengleises müssen in jeder Stellung den gleichen Abstand zum Grubenrand einnehmen. Dabei muß bei gegenüberliegenden Auffahrgleisen eine ungehinderte Fahrt über die Drehscheibe möglich sein, unabhängig davon, welche Enden des Drehscheibengleises gerade anliegen.

Erst nach vollendeter Zentrierung, die durch das Markieren am Grubenrand erleichtert wird, erfolgt das Verlegen der Auffahrgleise. Sie müssen stets senkrecht auf die Drehscheibe geführt werden.

Herzstück des Antriebes ist ein stark untersetztes Getriebe aus einem Meßschreiber, das mitunter in Bastelgeschäften zu erhalten ist. Solche Getriebe lassen sich an der Ausgangswelle nicht bewegen. Schnellaufende Federwerkmotoren von Spielzeugen, aus denen die Feder entfernt wurde und bei denen man die Ausgangswelle als Eingangswelle benutzt, bringen den gleichen Erfolg. Die Ausgangswelle des Getriebes wird lotrecht unter der Drehbühnenachse angeordnet, beide werden durch eine Muffe verbunden.

Die gesamte Antriebseinheit wird auf einem Brett montiert und mit Blechstreifen an der Unterseite der Drehscheibengrube befestigt.

Auf dem Grubenboden befindet sich im Zentrum eine Scheibe aus kupferkaschiertem Leitermaterial, deren leitende Fläche halbiert ist. Die Bühnenschleifer bewegen sich auf dieser Fläche, so daß beim Drehen um 180° die erforderliche Polwendung erzielt wird. Ein zweipoliger Umschalter im Fahrtrafo erlaubt wahlweise den Fahrbetrieb im Bw oder das Bewegen der Drehscheibe. Gleichzeitig sind dadurch unkontrollierte Lokfahrten bei Drehscheibenbetrieb ausgeschlossen.

2 und 3 Die selbstgebaute Drehscheibe auf der Anlage. Daß beim Bau handelsübliche Plasteteile verwendet wurden, ist nicht mehr zu erkennen.

Zeichnung und Fotos: Verfasser

Regenrinnen und Fallrohre selbst gebaut

Zum vorbildgerechten Nachbilden von Hochbauten gehören Regenrinnen und Regenfallrohre. Nicht nur für den Selbstbau von Gebäuden ist es zu empfehlen, diese Details individuell herzustellen, auch bei den im Handel angebotenen Bausätzen bzw. Fertigmodellen sehen diese Teile, wenn sie aus der eigenen Werkstatt kommen, viel besser aus. Was wird benötigt? Der Handel bietet hin und wieder 2mm-Ms-Rohr an. Daraus können die Rinnen hergestellt werden. Außerdem ist noch Ms- oder Cu-Draht von 2 mm Stärke erforderlich. Aus letzteren entstehen die Fallrohre, die dem Gebäude angepaßt, in die erforderliche Form zu biegen sind. Die Halterungen fertigen wir aus den 0,5 mm breiten Ms-Streifen. Sie werden um das Fallrohr herumgebogen und mit einem überstehenden Stück in der Gebäudewand „verankert". Etwas komplizierter ist das Anfertigen der Rinnen. Mir steht eine kleine handbetriebene Tischkreissäge zur Verfügung. Damit läßt sich das Ms-Rohr einfach und sauber in zwei Halbschalen auftrennen. Eine etwas mühseligere, aber auch zum einwandfreien Erfolg führende Methode ist folgende: Man nehme ein Stück Rohr, das etwa 15 mm bis 20 mm länger ist als die erforderliche Einbaulänge. An das überstehende Stück ist ein glattes Stück Ms-Blech, 0,5 mm dick, so anzulöten, daß es als Geradführung beim anschließenden Trennen mit der Laubsäge dienen kann. Dann werden zwei kleine Nägel im Laubsägetisch befestigt. Zwischen ihnen muß das Rohr aber leicht und ohne Spiel hin und her schiebbar sein. Nun kann man mit einigem Geschick — immer auf der Stelle sägend — das Rohr (gegen das Sägeblatt schiebend) auftrennen.

Die so hergestellten Rinnen müssen nun auch Rinneneisen erhalten, mit denen sie an den Sparrenköpfen zu befestigen sind. Sie kann man ebenfalls aus dem schon erwähnten Ms-Streifen oder aus entsprechend starkem Cu-Draht formen und an den Rinnen im Sparrenabstand anlöten. Um das Ablöten der bereits angebrachten Rinneneisen zu vermeiden, werden sie beim weiteren Lötvorgang mit nasser Watte abgedeckt.

Das Nachbilden der nun noch erforderlichen Rinnenkästen ist ein schwieriges Problem, wenn sie aus dünnem Blech entstehen sollen. Mir war diese Arbeit zu mühselig. Daher habe ich die Kästen aus kleinen Plaststückchen angefertigt und an den betreffenden Stellen angeklebt. Nach dem Lackieren fällt der Materialunterschied nicht auf.

U. Schulz, Neubrandenburg

2

3

Günther Feuereißen, Plauen

99 5001 im Modell

Um den Bau dieser Lokomotive zu erleichtern, wurden wiederum ausschließlich handelsübliche Teile verwendet. Einige, allerdings kaum auffallende, Kompromisse beim Nachgestalten des Vorbildes waren daher unvermeidlich. Hauptabmessungen und Proportionen blieben selbstverständlich unverändert.

Das Vorbild

Die Spremberger Stadtbahn eröffnete am 1. Oktober 1897 die erste 3,2 km lange, regelspurige Verbindung von der Staatsbahn Berlin — Cottbus—Görlitz zur 25 m tiefer im Spreetal gelegenen Stadt. Gleichzeitig entstand eine meterspurige Stadtbahn, um zahlreiche Tuchfabriken anzuschließen, und eine Kohlenbahn. Am 21. Januar 1898 wurde das gesamte Streckennetz der Spremberger Stadtbahn offiziell eröffnet.

Auf den Schmalspurgleisen kamen mit Ausnahme einer Drehgestellokomotive ausschließlich zweiachsige Tenderloks zum Einsatz.

1



2

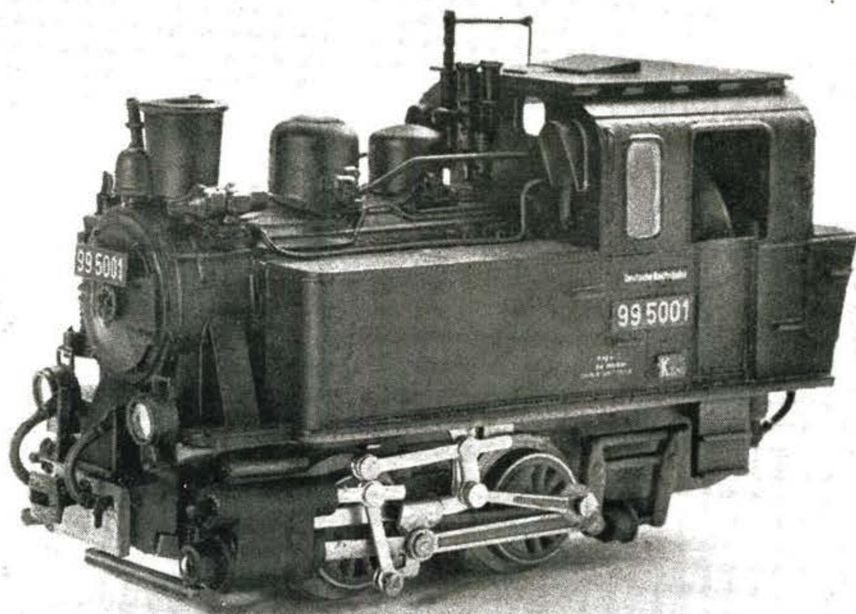


3



So lieferte Borsig 1925 mit der Fabriknummer 11870 eine recht gedrungen wirkende Lok, die bei der Spremberger Stadtbahn die Betriebsnummer 11 erhielt. Als am 31. Dezember 1956 die Stadtbahn den Betrieb einstellte, kam diese Maschine zusammen mit der Lok Nr. 12 (O&K 1938/13178) in das Raw Görlitz. Dort wurden beide Fahrzeuge für den Rangierdienst auf der Harzquerbahn hergerichtet. Die ehemalige Nr. 11 erhielt eine Körting-Saugluftbremse, einen Kohlenkasten an der Führerhausrückwand und einen kegligen Schornstein (zuvor Kobelschornstein). Ab 26. Februar 1957 wurde sie als 99 5001 vom Bw Wernigerode Westerntor eingesetzt. Sie versah dann 10 Jahre Rangierdienst in Nordhausen und Wernigerode. 1972 wurde die Lokomotive wieder aufgearbeitet und an die französische Museumseisenbahn Dunier-Saint Agreve verkauft. Heute befindet sie sich im 82 km südlich von Paris gelegenen Eisenbahnmuseum Pithiviers Loiret.

4



1 Das $H0_m$-Modell der ehemaligen DR-Lok 99 5001. Grundlage für den Bau des Fahrzeuges war die 92er vom VEB BTTB.

2 Lok 99 5001 (ex Spremberger Stadtbahn) 1967 in Wernigerode-Westerntor. Vor ihrer Ausmusterung in Wernigerode für den Rangierdienst eingesetzt, wurde sie 1973 an eine französische Museumsbahn verkauft.

3 Die Maschine im Jahre 1965 vor dem Lokschuppen in Wernigerode-Westerntor.

4 Das nur 70,5 mm lange $H0_m$-Modell der Lok 99 5001 von der Heizerseite aus gesehen

Fotos 1 und 4: Verfasser;
Fotos 2 und 3: K. Kieper, Ahrensfelde

Das Modell
Grundlage für den Umbau ist das TT-Modell der Baureihe 92. Der robuste Fahrwerkaufbau garantiert gute Laufeigenschaften, wenn auch die Zugkraft des Modells aufgrund seiner Kleinheit recht bescheiden ist. Der Gesamteindruck wird wesentlich durch die saubere Verarbeitung an den Gehäusetrennschnitten bestimmt. Zudem sind exakt nachgebildete Rohrleitungen und Ventile am Kessel ausschlaggebend. Eine nahezu maßstäbliche Vorbildtreue wird durch neue Treib- und Kuppelstangen und eine feinere Steuerung erreicht.

Das Material
Klein- und Zubehörteile, wie Loklaternen, Pumpe, Glocke, Lichtmaschine usw. sollten selbst angefertigt oder von einem Modellgehäuse der BR 55 abgenommen werden. Lokschilder können direkt beim Verfasser, 9900 Plauen, Alte Straßberger Straße 24, bestellt werden.
An Materialien werden benötigt:
1. Eine Lok der BR 92 (TT), VEB Berliner-TT-Bahnen,
2. ein Gehäuse der BR 92,
3. ein Gehäuse der BR 55 (H0) für 2 Loklaternen, Pumpe, Glocke und Lichtmaschine,
4. ein Gehäuse der Baureihe 24, 64 oder 86 (H0) für Kamin und Dom,
5. eine Pufferbohlenabdeckung vorn BR 86 (H0) für 2 Loklaternen,
6. eine Ritzelwelle (alte Metallausführung mit Feder), Ursprungs-TT-Modell bedeutungslos, da die Welle ohnehin erheblich gekürzt werden muß.

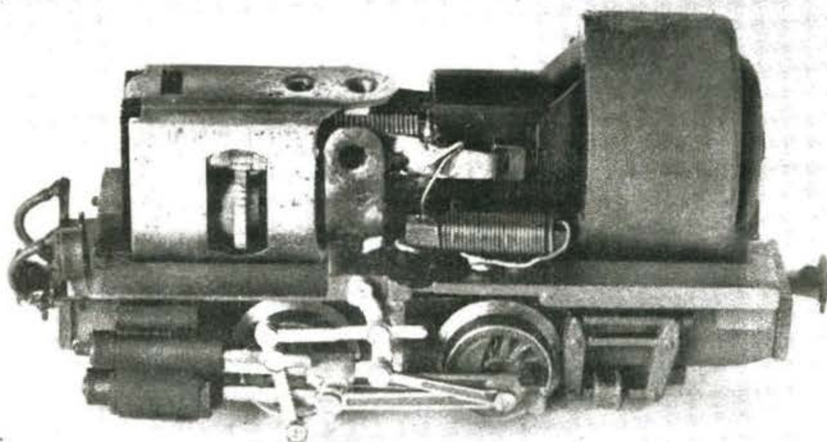
Aufbau des Fahrwerkes
Nach dem Entfernen des Gehäuses sind zunächst die Drosselspulen von den Kohleandruckfedern und den Radstromabnehmern abzulöten. Anschließend werden die Befestigungsbolzen der Schwingen herausgezogen, die Bodenplatte abgeschraubt und die Radsätze (einschließlich Kuppel-, Treibstangen und Steuerung) abgenommen. Nun können auch die Kupplungen und Puffer herausgezogen werden. Motor und Ritzelwelle lassen sich nach Herausziehen des Befestigungssplintes aus dem Rahmen nehmen. Der Zylinderblock wird nach unten herausgezogen. Die Befestigungslaschen der Getriebeabdeckung, der beiden Gleitbahnen und des hinteren Schneckenlagers sind aufzubiegen und die Teile zu entfernen. Jetzt kann die Schneckenwelle mit ihren Lagern herausgenommen werden. Vorsicht! In jedem Lager befindet sich eine kleine Kugel, die nicht verloren gehen darf. Zuletzt erfolgt das Entfernen der Radstromabnehmer.
Der Rahmen wird nun entsprechend der Zeichnung gekürzt und am vorderen Teil an den Befestigungslöchern für die Schwingen so abgeschrägt, daß die Materialstärke unkenntlich wird. Danach ist er mittig durch zwei Sägeschnitte zu trennen, so daß die Befestigungslöcher für die Gleitbahnlaschen erhalten bleiben. Für die Radstromabnehmer sind neue Durchführungen einzuarbeiten. Die Schnittstellen sind sauber winklig und plan zu feilen, damit die Laufeigenschaften nicht beeinträchtigt werden. Ist alles sorgfältig verklebt und ausgehärtet, ist die Schneckenwelle zu kürzen. Das genaue Maß richtet sich nach dem neuen Rahmen, sollte also nicht von der Zeichnung übernommen werden. Eventuelle Ferti-

gungstoleranzen lassen sich so genau ausgleichen. Es ist durchaus empfehlenswert, die Welle zunächst einige Zehntelmillimeter länger zu belassen und dann klemm- und spielfrei einzupassen. Ein geräuscharmer und gleichmäßiger Lauf des Modells belohnt diese Mühe.
Nun wird der Motor in seinem vorderen Teil ebenfalls gekürzt. Die Halterungen für die Kohleandruckfedern werden nach hinten versetzt, wozu neue Durchbrüche für die Laschen einzuarbeiten sind. Vor der Montage dieser Halterungen müssen noch die Andruckfedern gekürzt werden. Der Motor ist jetzt probeweise im Rahmen zu montieren und das Maß für die neue Ritzelwelle abzugreifen. Letztere wird gekürzt und am motorseitigen Ende entsprechend bearbeitet, um in den Schlitz der Motorwelle mit ausreichendem Spiel zu passen. Die darüber zu schiebende Feder wird ebenfalls entsprechend gekürzt. Ist eine solche Metallwelle mit Ritzel nicht mehr beschaffbar, so müssen ein Drehteil und eine Feder nach Zeichnung angefertigt werden.
Jetzt sollte man Schneckenwelle und Motor probeweise montieren, um den einwandfreien Lauf des Getriebes zu prüfen.
Danach wird der Rahmen durch vordere und hintere Abschlußplatte komplettiert. Die nicht mehr benötigten Radlagerausschnitte werden mit einem Plaststück verschlossen. Die Bodenplatte ist entsprechend dem neuen Achslagerstichmaß zu kürzen (auf die richtige Lage der Bremsklötze achten). Hierzu sind ebenfalls zwei Sägeschnitte erforderlich. Am hinteren Ende der Bodenplatte wird der Schienenräumer angeklebt. Nach dem Aushärten werden Rahmen und Bodenplatte rot lackiert.
Aus den langen Kuppelstangen mit vier Lagern entstehen die neuen. Dazu werden jeweils die beiden Endlager mit den zugehörigen Stangen kurz vor den mittleren Lagern abgeschnitten. Die beiden Stangen sind nun so auf Länge zu bringen, daß sie sich beim Einhalten des Achslagerstichmaßes mittig um etwa zwei Millimeter überlappen. Beide Stangenenden werden schräg angefeilt, so daß sich eine möglichst großflächige Lötstelle ergibt und dadurch der Übergang von einer Stange zur anderen jedoch unsichtbar wird. Die Treibstangenlager bekommen ein neues Stichmaß von 16,5 mm. Dazu wird die Treibstange am hinteren Ende an entsprechender Stelle flach gedrückt und das Lager gebohrt. Die Schwingenstangen erhalten das neue Lagerstichmaß von 11 mm. Nun beginnt die Montage des Fahrgestells. Nach Einlegen der beiden Muttern in den Rahmenboden wird die Schneckenwelle montiert. Ihr folgt der hintere Lagerbefestigungsbügel und die Getriebeabdeckung. Gleitbahnen und Zylinderblock werden zugleich angebaut. Nach dem Einlegen der gekürzten Radstromabnehmer sind die Radsätze (auf gleiche Kurbelzapfenstellung achten) und die Bodenplatte zu montieren.
Nun folgen Kuppel-, Treibstangen und Steuerung. Nach dem Einbau des Motors werden die Drosselspulen, jetzt rechts und links des Motors liegend, angelötet. Das Fahrgestell kann nun zur Probefahrt starten.

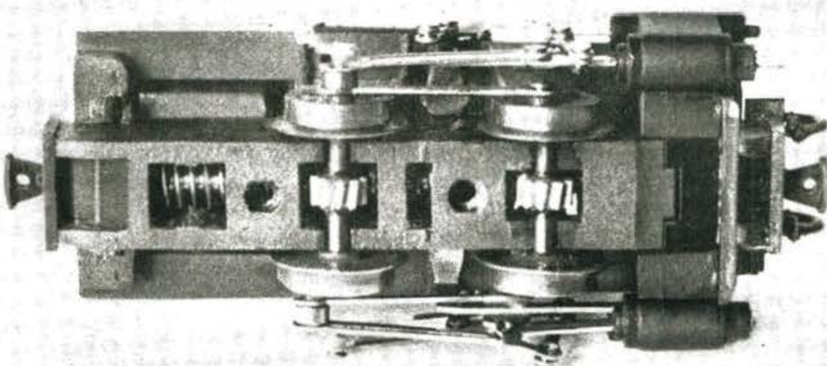
Aufbau des Gehäuses

Aus den 92er Gehäusen werden zunächst alle Ballaststücke einschließlich der Kohleneinsätze und der Kessel vor der Rauchkammer entfernt. Danach

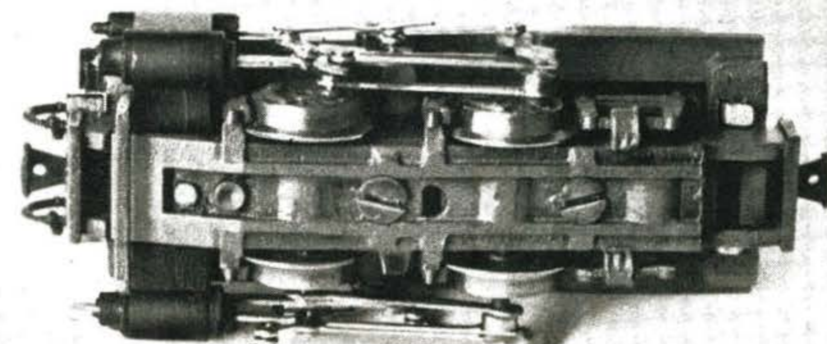
5



6

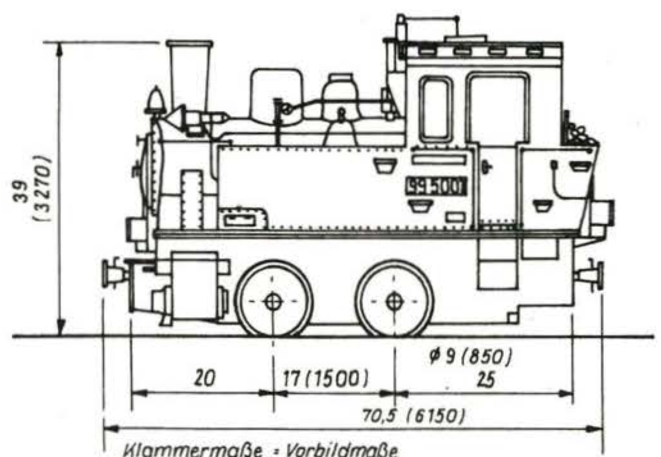


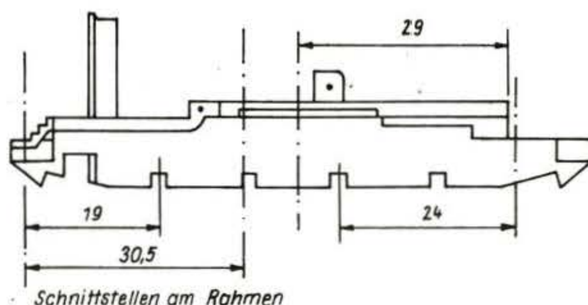
7

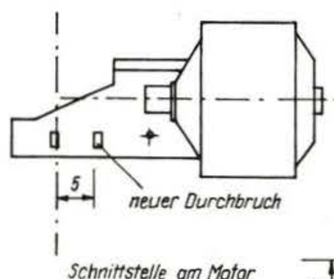


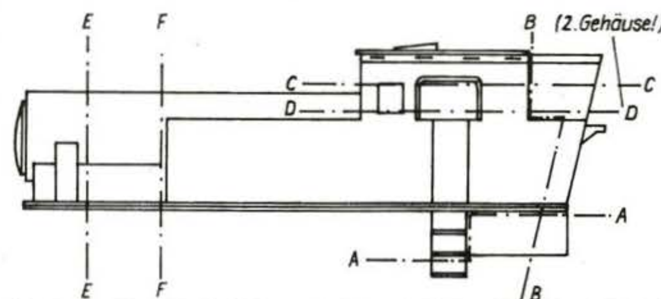
sind die Werkzeugkästen und die hintere Pufferbohlenplatte entsprechend der Zeichnung Schnitt A-A abzutrennen. Dann wird der Wasserkasten nach Schnitt B-B verkürzt. Der Kohlenkasten ist von Gehäuse und Rückwand gänzlich zu entfernen. Von der Wasserkastenrückwand werden die Laternen abgefräst, das Laufbrett abgesägt und gefeilt. Anschließend sind die seitlichen Kanten an der Rückwand und dem Gehäuse um 45° anzuschrägen. (Schnitt D-D) entfernt wird. Nach dem sorgfältigen Planfeilen beider Teile ist das Dach aufzukleben. Nun kann die Rauchkammer hinter dem Kamin (Schnitt E-E) und vor den Wasserkästen (Schnitt F-F) getrennt werden. Beide angefeilten Teile sind zu verkleben. 18,5 mm vor der Führerhausvorderwand entsteht ein neues Loch für die Gehäusebefestigung im Kessel. Darüber kommt der Dom des H0-64-Gehäuses. Der Sandkasten wird vom der vordere Schienräumer angeklebt. Alle freien Stellen des Gehäuses sind mit Ballast zu füllen. Das vorliegende Modell wurde mit Lehmann-Trichterkupplungen ausgestattet. Es können aber auch die TT-Kupplungen angeklebt werden.

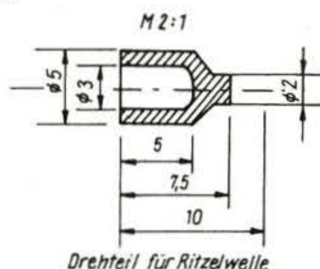
Quellenangaben:
(1) Modelleisenbahner 6/81, Seite 182 ff.
(2) Holzborn/Kieper, Dampflokomotiven, transpress 1968
(3) Kieper/Preuß/Rehbein, Schmalspurbahn-Archiv, transpress 1980











5 Das gekürzte 92er Fahrgestell nach dem Zusammenbau

6 Fahrgestell von unten ohne Bodenplatte

7 Die Bodenplatte wurde gekürzt, so daß die Bremsbacken an die Radsätze passen.

Fotos 5 bis 7 und Zeichnungen: Verfasser

Beides wird angepaßt und verklebt. Nach dem Aushärten werden sämtliche Kesselaufbauten, einschließlich Kamin und Lichtmaschine, abgesägt und gut verschliffen. Dann wird der Schnitt C-C ausgeführt und am zweiten Gehäuse der Schnitt D-D. Dabei ist darauf zu achten, daß vom Führerhausseitenfenster jeweils nur die obere Kante (Schnitt C-C) bzw. die untere Kante zweiten 92er Gehäuse abgenommen. Nun kann das Gehäuse entsprechend Zeichnung und Fotos mit diversen Teilen und den Rohrleitungen ergänzt werden. Die vorderen Führerhausfenster erhalten einen Blendschutz. Die anderen Fenster werden bündig verglast. Unter der Rauchkammer wird ein Löscheschutz- und auf dem Rahmen ein Trittblech angeklebt. Weiterhin geben freistehende Nummernschilder und ein Rauchkammerhandrad dem Modell ein vorbildgerechtes Aussehen. Abschließend wird das Gehäuse gegebenenfalls schwar, die Unterkante der Wasserkästen und die Aufstiegsleiter rot, lackiert. Dann sind Laternen, Bremsschläuche und Beschriftung anzubringen.
Am Zylinderblock wird schließlich noch

Vorschau

Im Heft 12/83 bringen wir u. a.:

Aus der Geschichte der Bleichlochbahn;
100 Jahre Wismar—Bad Doberan;
Das gute Beispiel; Heimanlage von Günter Barthel, Erfurt;
XXX. Internationaler Modellbahnwettbewerb Budapest 1983.

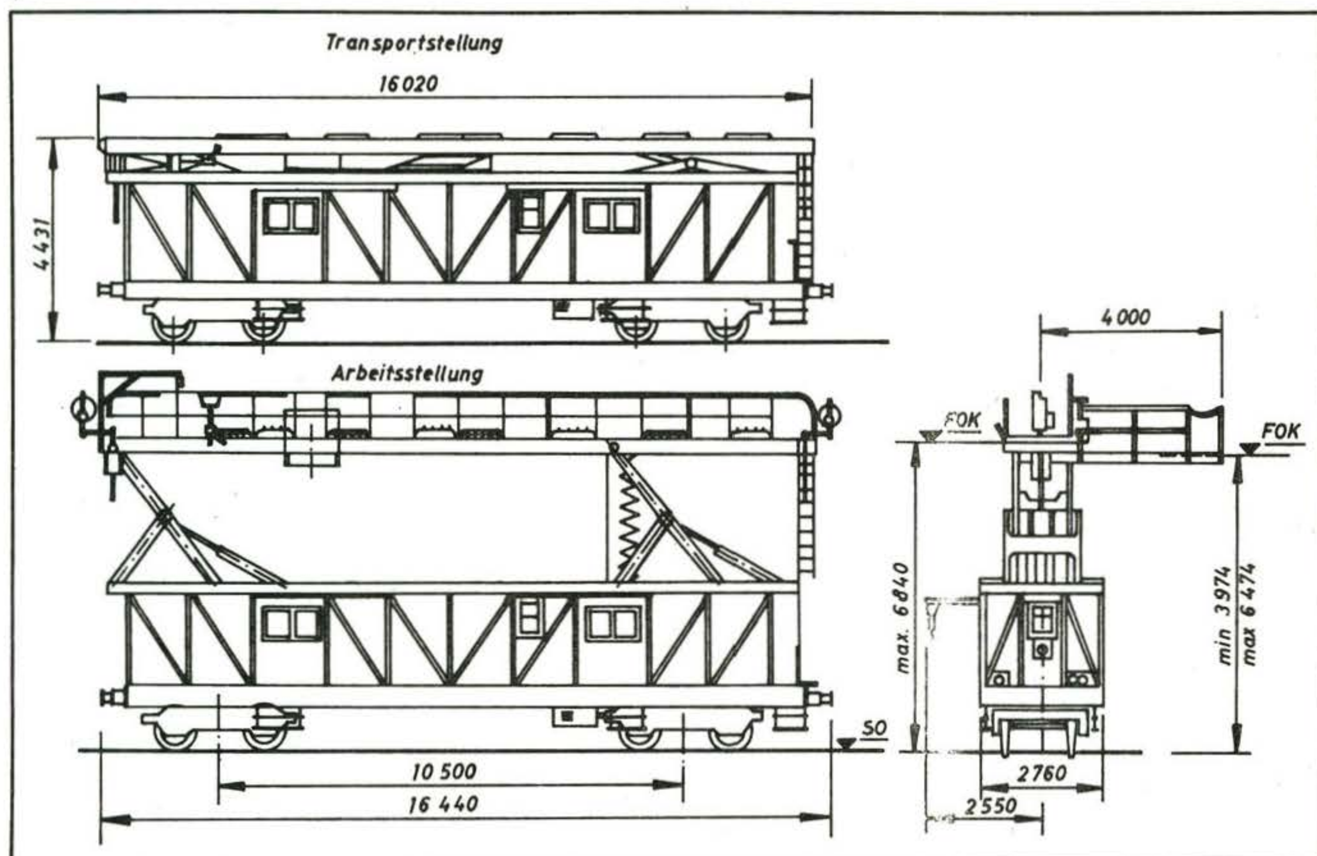
Gottfried Köhler, Berlin

Anregungen vom Vorbild:

Fahrleitungsmontagewagen der DR

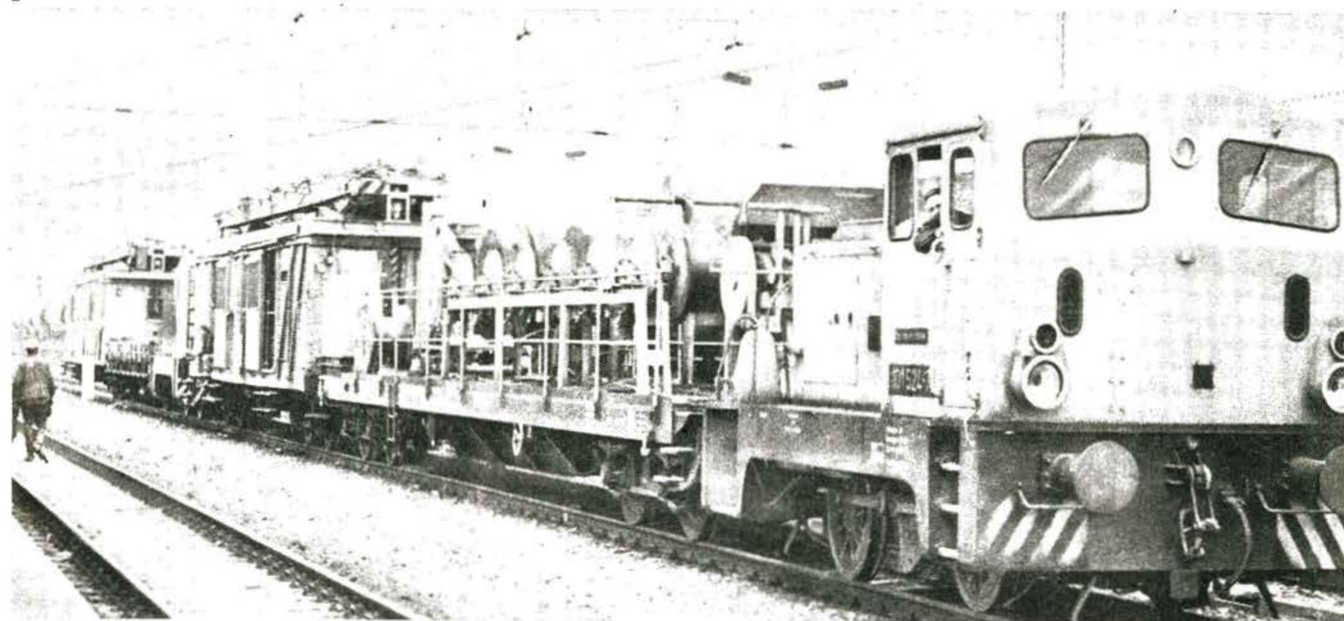
Zum Fahrplanwechsel im Mai 1983 ist der Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld an das elektrifizierte Streckennetz der Deutschen Reichsbahn angeschlossen worden.
Allein in diesem Jahr werden 151 Kilometer Eisenbahnstrecke elektrifiziert. Gleichzeitig erfolgt die Inbetriebnahme der Umformerwerke Wustermark und Löwenberg (Mark).
Auf den Abschnitten Berlin-Schönefeld—Berlin-Grünau, Hennigsdorf—Velten, Albrechtshof—Nauen und Wustermark—Birkenwerder wurde kürzlich der elektrische Betrieb eröffnet. Zwischen Birkenwerder und Löwenberg (Mark) werden in wenigen Wochen elektrische Lokomotiven fahren.
Im Jahr 1984 geht es dann zügig in Richtung Norden, von Löwenberg (Mark) über Neustrelitz bis nach Waren (Müritz). Auch wird die Verbindung von Berlin-Schönfeld über Schöneweide bis nach Berlin-Lichtenberg hergestellt. Insgesamt werden 207 Kilometer an das elektrifizierte Netz der DR angeschlossen, um dann im letzten Jahr des Fünfjahrplans 242 Kilometer zu elektrifizieren, u.a. bis Warnemünde, Rostock Seehafen und den nördlichen Berliner Außenring.
Nachdem bereits über die unterschiedlichen Mastfundamentarten, die Betonmischzüge und den Hubschraubereinsatz in unserer Zeitschrift berichtet worden ist, sollen nachfolgend die zum Anbringen und Befestigen von Fahrdraht und Tragseilen dienenden Fahrleitungsmontagewagen (FMW) vorgestellt werden.
Diese Fahrzeuge sind in immer größerer Stückzahl überall dort anzutreffen, wo es um Elektrifizierungsvorhaben geht. Hersteller (Rohbau) ist das Raw Eberswalde; im Raw Stendal werden die Fahrzeuge komplettiert, einsatzbereit hergerichtet und als FMW 503 ausgeliefert. 14 Wagen waren es im vergangenen Jahr, die gleiche Stückzahl wird 1983 dazukommen, ein Bedarf, der vom Tempo der Elektrifizierung bestimmt wird.
Grundlage für den Fahrleitungsmontagewagen FMW 503 bilden vierachsige gedeckte Güterwagen mit Bremserbühne, ehemals Gattung Gagms-v, aus dem Wagenpark der DR. Laufwerk, Untergestell und Teile von den Wagenaufbauten wurden wiederverwendet. Die Türen und Fenster wurden zweckgebunden angeordnet. Anstelle des Tonnendaches haben die Wagen ein Flachdach erhalten. Darüber befinden sich die großflächige Arbeitsbühne mit den Baugruppen Grundrahmen, Hauptbühne, Querbühne, Führungsrolle, Hebezeug und Bedienpult.
Auf den Oberrahmen des Wagenkastens ist der Grundrahmen geschraubt. Darin lagern zwei durch Bolzen mit der Hauptbühne verbundene Scherensysteme. Hydraulikzylinder bewegen die Scherensysteme und damit die Hauptbühne synchron in die gewünschte Arbeitshöhe (maximal 2550 mm). Die maximale Hubzeit beträgt etwa 45 Sekunden. Die Bühne selbst ist 16020 mm lang, 1702 mm breit und für eine Belastung von maximal 1250 kg oder für den Aufenthalt von acht Personen zugelassen. Doppelt einklappbare Geländer umgrenzen die Bühnenfläche (Arbeitssicherheit).
Die Hauptbühne hat einen Ausstieg durch eine Dachluke aus dem Wageninneren. Außerdem befindet sich an einem Wagenende noch ein Notabstieg.
Das auf der Hauptbühne befindliche klapp- und schwenkbare sowie höhenverstellbare Bedienpult enthält Drucktaster zum Schalten folgender Funktio-

1

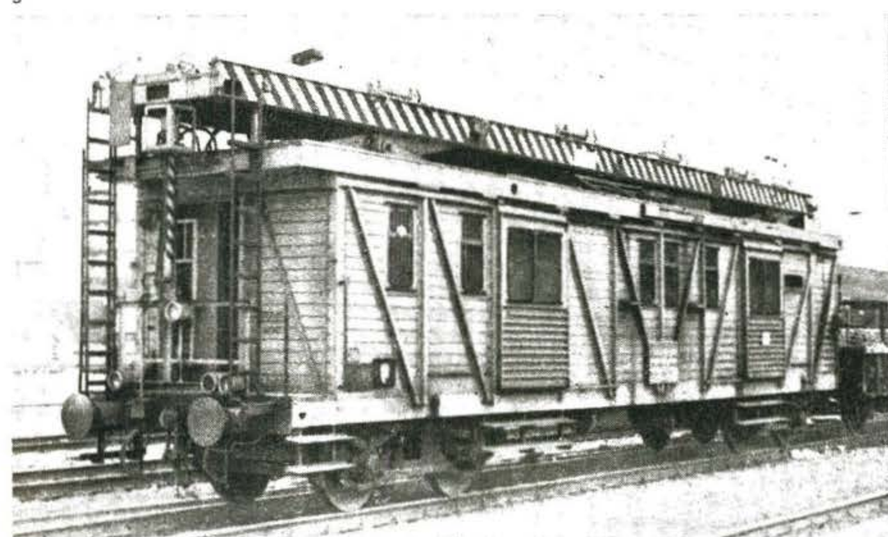


nen: Hauptbühne heben oder senken, Querbühne schwenken und verriegeln, Führungsrollen heben, senken oder schwenken, Signalhornbedienung für Achtungs- oder Warnsignal, Notbremse für den Gefahrenfall, Sprechfunk einschalten. Auch aus dem Maschinenraum können diese Schaltvorgänge von einem dort installierten Schaltpult ausgeführt werden.
An jedem Bühnenende befinden sich je eine Führungs- und eine Stützrolle zum Führen und Stützen von Fahrdraht oder Tragseilen. Dies ist besonders vorteilhaft, wenn ein Kabeltrommelwagen für die Verlegearbeiten mitgeführt wird. Diese Rollen sind mittig angeordnet. Die Führungsrollen können stufenlos gehoben oder gesenkt, aber auch nach beiden Seiten quer zum Gleis geschwenkt werden. Außerdem ist an einer Bühnenendseite ein Kleinhebezeug, Tragkraft 1,25 kN, angebracht.
Die unterhalb der Hauptbühne auf einem Kugelkranz gelagerte Querbühne kann nach beiden Seiten um 90° ausgeschwenkt werden. Zwei hydraulische Zylinder sorgen für diesen Schwenkvorgang. Als Schwenkzeit ist bei der 90°-Drehung eine Zeit von 27 Sekunden nötig. Auf der Bühne, die eine Auslage von 4000 mm (gemessen von Gleismitte aus) und eine Breite von 1300 mm hat, dürfen sich zwei Personen aufhalten.
Um bei Nachteinsatz auch den Arbeitsbereich auszuleuchten, wurden an den Geländern der Hauptbühne mehrere Leuchtstofflampen angebracht. Außerdem können Suchscheinwerfer an den Kopfenden der Hauptbühne angeschlossen werden. Das Wageninnere besteht aus jeweils einem getrennten Maschinen-, Werkstatt- und Aufenthaltsraum. Im Maschinenraum befindet sich u. a. das Diesel-Elektro-Aggregat, mit dem eine Spannung von 220/380 V erzeugt wird. Seine Leistung beträgt 20 kVA bei einer Drehzahl von 3000 min^{-1}. Unabhängig davon ist es auch möglich, den Strom durch Fremdeinspeisung zuzuführen. Des weiteren sind in diesem Raum der Hydraulik- und der Elektroschaltschrank untergebracht.
Die für eine Tragfähigkeit von 2,5 kN ausgelegte Unterflanschkatze kann auf einer Fahrbahn aus der Tür nach links oder rechts um 1100 mm herausgefahren werden. Dadurch können Installationsmaterial oder andere schwere Gegenstände ein- oder ausgeladen werden. Im Werkstattraum sind Werkbänke, Regale und Schränke mit notwendigem Kleinmaterial vorhanden. Von diesem Raum führt auch eine zweiteilige Teleskopleiter zur Hauptbühne, und zwar durch eine Schiebeluke im Dachbereich.
Vorhanden ist außerdem ein mit Inventar ausgestatteter Aufenthaltsraum.

2



3



1 Fahrleitungsmontagewagen; Transportstellung und Arbeitsstellung

2 Arbeitszug mit der 101 524, einem Trommelwagen, dem FMW 503 und einem Materialwagen. Dahinter folgt ein weiterer FMW 503.

3 FMW 503, aufgenommen von der Bremsbühnenseite

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Ausgewählte technische Daten

Wagenlänge über Puffer	16440 mm
Drehzapfenabstand	10500 mm
Hauptbühnenfläche	27,3 m²
Fußbodenoberkante der Hauptbühne über SO (max)	6840 mm
Querbühnenfläche	4,1 m²
Schwenkwinkel der Querbühne	180°
Hubhöhe des Hebezeugs auf der Hauptbühne über SO (max)	7750 mm
Leistung des Diesel-Elektro-Aggregats	20 kVA
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

Modellbahn-ausstellungen

1400 Oranienburg
Am 26./27. November, 3./4. Dezember 1983 jeweils von 10—18 Uhr im Kulturraum des S-Bahnhofs Birkenwerder.

Berlin
Vom 11. bis 26. Dezember 1983 (am 24. Dezember geschlossen) im Kulturraum des Bahnhofs Ostkreuz-Ausgang Sonntagstraße.
Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 16—19 Uhr, Samstag, Sonntag und an den Feiertagen 14—19 Uhr.

8800 Zittau
Vom 3. Dezember 1983 bis 15. Januar 1984 im Stadtmuseum, Klosterstraße 3. Öffnungszeiten: Montag bis Samstag 10—12 u. 14—16 Uhr, Mittwoch verlängert bis 18 Uhr; Sonntag 10—12 Uhr. Am 26. Dezember, 31. Dezember und 1. Januar geschlossen.

8010 Dresden
Vom 3. bis 18. Dezember 1983 im „Ernst-Thälmann-Saal" des Dresdner Hauptbahnhofs. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16—19 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr. Am 18. Dezember nur bis 16 Uhr.

9533 Wilkau-Haßlau
Vom 12. bis 27. November 1983 im Rathaussaal. Öffnungszeiten: Freitag 15—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—12 und 13—18 Uhr.

9500 Zwickau
Vom 3. bis 18. Dezember 1983 in der Hauptstraße 49. Öffnungszeiten: Freitag 15—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—12 und 13—18 Uhr.

5000 Erfurt
Am 19./20. November, 26./27. November, 3./4. Dezember 1983 in den Räumen der AG 4/50 im VEB Schuhfabrik „Paul Schäfer" — Werk III — Karl-Marx-Allee 59. Öffnungszeiten: jeweils 14—18 Uhr.

4200 Merseburg
Vom 19.—27. November 1983 im Kulturraum des Bahnhofs. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15—18 Uhr, Samstag und Sonntag 9—18 Uhr.

3230 Oschersleben
Vom 26. November bis 4. Dezember 1983. Öffnungszeiten: 26. Nov. 15—19 Uhr, 27. Nov. 10—19 Uhr, Montag bis Freitag 16—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—19 Uhr; Sonntag nur bis 17 Uhr.

3700 Wernigerode
Vom 7. bis 11. Dezember 1983 im neuen Kreiskulturhaus. Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag 15—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—12 und 13—18 Uhr.

4370 Köthen
Vom 26. November bis 4. Dezember 1983 im „Bach-Saal" des Schlosses Köthen. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

1800 Brandenburg
Vom 26. November bis 4. Dezember 1983 im „Klubhaus des Handels" (Steinstraße). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

3704 Heudeber
Am 3. und 4. Dezember 1983 im Saal des Gasthauses „Zu den zwei Linden" (Schulstraße). Öffnungszeiten: jeweils 10—19 Uhr.

2700 Schwerin
Am 26. und 27. November 1983 im „Klubhaus der Eisenbahner" (Herbert-Warnke-Straße 13). Öffnungszeiten: jeweils 10—18 Uhr.

9101 Niederlichtenau
Am 19./20. November und 26./27. November 1983 im Kulturraum der Gemeinde Niederlichtenau (ehem. Blechschänke). Öffnungszeiten: jeweils 10—18 Uhr.

AG 1/41 — Berlin
Am 11. Dezember 1983 von 9—13 Uhr Tauschmarkt im Großen Saal des Raw „Franz Stenzer", 1017 Berlin, Revaler Straße. Fahrverbindung: S-Bahnhof Warschauer Straße.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat — wer braucht?

11/1 Biete: Anker für BR 23 u. 91; BR 01^2; 23; 38; 42; 50; 81; (PIKO Express); 91 SNCB; 118; E 410; VT 33 m. Bw.; Triebgestell für BR 50; „Kleine Eisenbahn — ganz einfach"; „Modellbahn-Handbuch"; „Modellbahn-Anlagen"; „Historische Bahnhofsbauten"; „Modelleisenbahn a b c"; „Deutsche Straßenbahn-Triebwagen". Suche: BR 84; E 63; Prefo Straßenbahn m. Bw.; „Der Modelleisenbahner" 1952—1959, 1961 kompl.; „Ellok-Archiv".

11/2 Biete: Modelleisenbahnkalender 1976—1982. Suche: Rollwagen u. BR 99 (HERR).

11/3 Biete: H0, BR 50; 80; G 8; 01.5; 41; E 42; E 44; E 46 (weinr.); BR 110; V 200. In TT: E 70. In $H0_m$: BR 99. Suche: H0, BR 42; 66; 84; M 61; BR 185; sowie Eigenbau; $H0_e$-Material; ält. Fahrzeugmodelle in H0; Literatur bis 1965.

11/4 Suche: D-Zugwagen, Nenngr. S, von Stadtilm.

11/5 Biete: H0, BR 01^{0-2} (Eigenbau) + 7 Eilzugwg 1. u. 2. Kl. Suche: ETA; BR 94; $H0_e$-Material.

11/6 Biete: H0, BR 23; 50; 80; $E 44^5$; 46; 63; V 200 DB. Suche: ETA 177; $H0_e$-Material.

11/7 Biete: BR 38 (P8); SVT 2-teil.; BR 95; 44; 78 (Eigenbau). Suche: BR 84 (nur Tausch); „Eisenbahnjahrbuch 1982"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; BR 55.

11/8 Biete: 3 Personenwg; Postwg; O-Wg von technomodell. Suche: Je einen O- u. G-Wg von HERR, $H0_m$, nur Tausch!

11/9 Biete: TT, BR 56; Bahnpostwg „Post m"; Reisezug-Gepäckwg. Suche: BR 35; BR 01 (Eigenbau); in TT.

11/10 Biete: 0, Stromliniendampflok achsf. 2C; zwei 4-achs. Wagen (Zeuke); Schienen; Kreuzung usw.; div. Dampflokschilder (keine EDV). Suche: H0-Tendergehäuse 2'2' T26/T28/T30/T30 Wanne; 2'2' T31,5. Lokkessel 01, Altbau; 03, Altbau; 58^{30}; BR 42, 84 u. 91 (auch rep. bed.) Nur Tauschangebote!

11/11 Biete: H0, BR 75 DR; Gehäuse BR 91; E 46; VT 70 DB (silber/blau); Draisine. Eisenbahnjahrbuch 1972; div. Buchfahrpläne. Suche: BR 66 DB; Beiwg z. VT 70 DB; BR 89, sächs. Ausführung; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1971—1973; Heft 9/1975.

11/12 Biete: H0, BR 23; 50; 81. Eisenbahnjahrbücher 1973, 1979; „100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen"; „Schiffe der Königslinie". Suche: and. Eisenbahnliteratur, insbes. Bildbände u. Lokbeschreibungen; sowie in $H0_e$ Rollwagen u. -böcke.

11/13 Biete: H0, BR 50; BR 23 (Motor def.); alte PIKO-Wagen. Suche: H0, BR 106; zweiteil. Doppelstockzug; Güterzugbegleitwg. „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Rübelandbahn"; „Rügensche Kleinbahnen"; „Der Modelleisenbahner" 1952—1962.

11/14 Biete: div. Dampflokschilder. Suche: Material, Literatur u. Fotos von BR 03^{10}; Zylinderblock BR 66; Zylinder BR 86.

11/15 Suche: mind. 5 Stck Gleisbildelemente für Weichen von PIKO.

11/16 Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1—25 (auch einzeln).

11/17 Biete: Dampflokschilder BR 74, 91, 92 im Tausch gegen Lokschilder BR 38, 78, 93, 94, 64, 75, 86.

11/18 Suche: H0, L-Bauteile von Lehmann, Lauenstein

11/19 Suche: „Baureihe 01"; „Dampflok-Archiv 1, 2"; „Selketalbahn"; „Harzquerbahn"; Dampfloks in N.

11/20 Biete: S, Lok; Wagen; Gleismaterial. N, Dampfloks

(Eigenbau); Wagen, Zubehör. Suche: Loks, Gepäck-, Personenwg; Rollwg in $H0_m$ (HERR)

11/21 Tausche: BR 211 (H0) rot. Gehäuse gegen 211 orang. Gehäuse. Auch nur Gehäusetausch möglich.

11/22 Biete: H0/$H0_e$-Anlage (s. „modelleisenbahner" Heft 5/83) ggf. mit Fahrzeugen u. stationäre Kelleranlage zum Selbstabbau. Suche: Fahrzeuge II_e technomodell od. II_m. auch Verkauf — Kauf.

11/23 Biete: $H0_m$ u. $H0_e$ 4-achs. GG- u. OO-Wagen (HERR u. technomodell). Suche: $H0_e$, technomodell, 4-achs. Personenwagen (grün u. braun).

11/24 Biete: BR 91; 80; 89; 94. Suche: BR 03 (Schicht) auch def. od. Einzelteile; BR 84 (Hruska).

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Biete **„Die Windbergbahn"**.
Suche **„Die Rügenschen Kleinbahnen"** und **„Steilrampen über den Thüringer Wald"**.
Suche **Tauschpartner** für Dampflok-Dias.

Axel Röder, 7500 Cottbus,
Heinrich-Rau-Straße 1c

Biete **Fahrtrafo, Märklin, Wechselstr., Bing Fahrkartenschalt., Nenngr. S 3, Tfz.** sowie **Wagen und Schienen.**
Suche **BR 42, 84, 91, E 63, Franz. Elok Inox, Stahlwagen in H0.**

Jentsch, 3080 Magdeburg,
Immermannstraße 29

Suche **H0-Bausatz ETA 177 DB.**
Verkaufe **N-Städteexpress.**

P. Kasperzek, 8360 Sebnitz,
Friedhofstraße 1

Suche **00-Modellbahnfahrzeuge** (auch beschädigt). Verkaufe **Modelleisenbahnkalender** 1974—1982, Stück 3,— M.
Friedel, 4500 Dessau, Ringstraße 23a

Verk. **Modellautos H0, Hochbauten,** div. **Einzel- u. Kleinteile, „Der Modelleisenbahner"** u. **Modellbahnliteratur,** nur zus., 500,— M.

H. Ebert
6080 Schmalkalden
W.-Külz-Straße 18, PF 60-07

Biete **Steilrampen üb. d. Thür. Wald** u. **Dampflok-Archiv 4** (1. Aufl.).
Suche **„Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-C."** u. **Dampflok-Archiv 3** (3. Aufl.). Nur Tausch bei guter Erhaltung.

W. Gecks, 6500 Gera,
Makarenkostraße 2b

Suche **Baupläne** u. **rollendes Material** in H0, $H0_e$, $H0_m$.

Zuschr. an:
Michael Trübner,
4416 Zscherndorf,
Platz d. Jungen Pioniere 10a

Biete
Dampflok-Archiv 4, für 19,80 M.
Suche
Dampflok-Archiv 2, 3. Auflage.
Nur Tausch!

Reinhard Blumenstein,
6300 Ilmenau,
Max-Planck-Ring 10/111

Biete **EB-Jahrb. 1978—82,** 15,— M; **Schmalspurb.-Archiv,** 36,— M; Deinert **„Eisenb.-Wagen"**, 20,— M; Potthoff **„Die Eisenbahn"**, 20,— M.
Suche **„Kleinb. d. Altm.", „Spreewaldb.", „Schmalsp. d. Oberl.", „Steilrampen ü. d. Thür. W.", „Rügensch. Kleinb.".**

W. Schlimper, 9612 Meerane,
Dr.-Külz-Straße 39

Biete
Nohab-Diesellok, belg. Ausf.,
u. Antriebgummis, 40,— M, sowie **BR 118 in H0,** 42,— M.
Suche **BR 84, 89, 91.**

Grave, 1168 Berlin-Müggelheim,
Glottertaler Straße 18

Biete **Dampflok-Archiv,** Bd. 4, **„Oldtimer auf Schienen", „Die Windbergbahn", Modelleisenbahnkal. 1983, „Die Rübelandbahn", „Modellbahnelektronik", „Bilder v. d. Eisenbahn"** (2. Serie).
Suche **„Der Modelleisenbahner"**, Jahrg. 1960—79.
J. Wittenburg, 3592 Bismark,
Breite Straße 41

Biete **„Steilrampen ü. d. Thür. Wald", „Die Windbergbahn", Dampflok-Archiv 4, BR 86 (H0),** 46,00 M.
Suche **H0 BR 91, BR 106, BR 110, Kranwagen, Kranschutzwagen, $H0_m$-Rollwagen.**

Jürgen Barth,
9382 Augustusburg,
Karl-Marx-Straße 32

Biete in **H0 1 Schlaf-,** 12,— M, **2 Reko-,** je 10,— M, **1 Mod.-Wagen,** 10,— M, **BR 55,** 30,— M, **„Der Modelleisenbahner"**, 1976/1, 3, 4, 8, 9, 11; 1977/2, 3, 4, 11; 1978/1, 2, 3; 1979/1, 10, 11; 1980/5; 1981/1, 5, 6, 8, 9; 1982/2, 3, 5, 8, 10; 1983/1, 3, 6, **„Das Signal"** 3, 5, 11, 19, 21, 24, 28.

Suche in **H0** BR 41, 106 **4achsige Güterwagen, Motor M 6** und **Lokgehäuse BR 110** (rot), 40 m **Pilz Schienenprofil** (Neusilber).

Carsten Stoyan,
7812 Lachhammer-Ost, Friedenseck 6

Biete
„Auf kleinen Spuren", „Historische Bahnhofsbauten", „Der Modelleisenbahner", kompl. Jahrg. 1960—1981.
Suche **„Schmalspurbahn-Archiv", „Muldenthalbahn", „Windbergbahn", „Steilrampen üb. d. Thür. Wald".**

Günther Aurich,
9102 Limbach-Oberfrohna,
Hohensteiner Straße 53

Biete, bevorzugt im Tausch, **„Der Modelleisenbahner"**, geb. 65, 72 bis 76, ungeb. 65—68, 71—75, 77—79, div. Hefte 64—80, **Dampflok-Archiv 1—4, Schmalspurbahn-Archiv, „Baureihe 01", „Schiene, Dampf und Kamera", „Als die Züge fahren lernten", „Historische Bahnhofsbauten", „Reisen mit der Dampfbahn", „Harzquer- und Brockenbahn", „Selketalbahn", „Kleinbahnen der Altmark", „Die Spreewaldbahn", „Die Rübelandbahn", „Die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie", „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", „Eisenbahnwagen", „Streckendiesellokomotiven", Modelleisenbahnkalender 78—80, Eisenbahn-Jahrbücher 63—65, 74, Spur 0 (Stadtilm): Schlepptenderlok, Wagen, Weichen und Schienen** (kompl. 200,— M).

Suche **H0, BR 42, 84, 89, 91, ETA 177/178, $H0_m$-Material (HERR), Dampflok-Eigenbauten H0, Mitteleinstiegwagen Typ Altenberg, „Der Modelleisenbahner" 52—62, Modelleisenbahnkalender 76, „Bahnland DDR", Diesellok-Archiv, „Steilrampen über den Thüringer Wald", „Die Franzburger Kreisbahnen".**

Zuschriften an:
Alfred Timm, 1040 Berlin, Marienstraße 7

Suche **H0 BR 23, 24, 42, 50, 80, 81, Hruska 84 BR 91, 95, $H0_e$ BR 99** sowie **Loks, Wagen, $H0_m$ BR 99** sowie **Loks, Wagen** auch Selbstbau, **Straßenbahnen, rollendes Material in Nenngr. 00, I und II, „Schmalspurbahn der Oberlausitz", Straßenbahn-Archiv, Drehscheiben in H0, TT, N** sowie **Schiebebühnen** (Eigenbau).

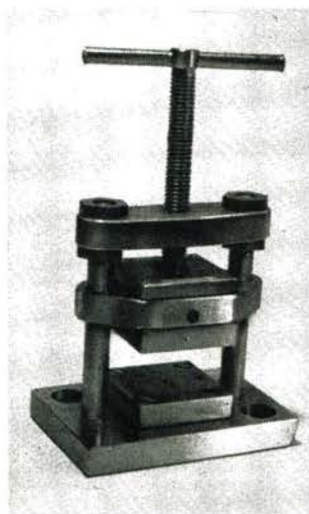
F. Krause, 7060 Leipzig,
Brambacher Straße 51

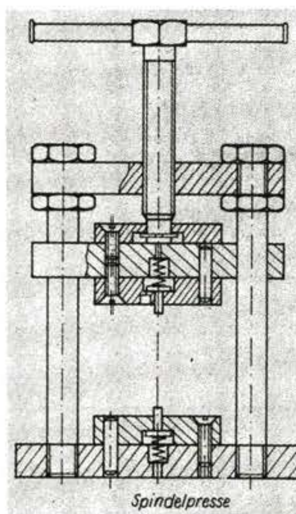
Biete **„Franzburger Kreisbahnen"**, 20,— M, **Rangierdienst A—Z,** 25,— M, **Modellbahnbücherei 3, 8, 10,** 12,— M, **„Historische Bahnhofsbauten"**, 36,— M, **Dampflok-Archiv 1, 3, 4,** 20,— M, **Modelleisenbahn 2, 3,** 6,— M, **H0 BR 86,** 50,— M, **BR 89 DR,** 40,— M.

F. Krause, 7060 Leipzig,
Brambacher Straße 51

Presse zum Zusammendrücken von Dampflokradsätzen

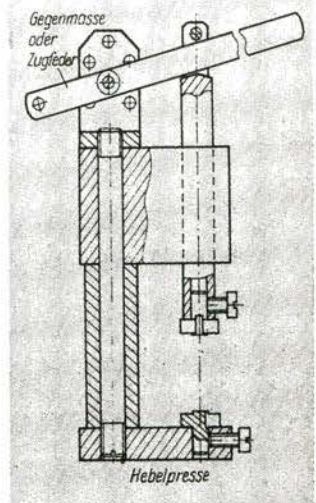
Um den Versatz der Kuppelzapfennaben bei Dampflokradsätzen von 90° genau einhalten zu können, baute ich mir ein Werkzeug in Form einer Spindelpresse, mit den entsprechenden Zentrierungen und Arretierungen. Neben den in der Ober- und Unterplatte federnd eingebauten Zentrierbolzen, die beim Drückvorgang zwangsläufig durch die eindrückende Achse bis zum Anschlag zurückweichen, befinden sich — jeweils um 90° versetzt — Arretierbohrungen zur Aufnahme der Kuppelzapfennabe. Hierbei ist zu beachten, daß der Kuppelzapfen des rechten Rades in Fahrtrichtung vorauseilt. Zeigt die Arretierbohrung in der Unterplatte nach vorn, muß die der Oberplatte nach links zeigen.
Da ich meine Lokräder selbst herstelle und die Kuppelzapfennaben zunächst mit geringer Überlänge fertige, um sie erst nach dem Zusammendrücken auf das genaue Maß zu kürzen, ist ihre Aufnahme in den Arretierbohrungen gewährleistet. Sollen handelsübliche Räder auf die Achse aufgedrückt werden, an denen die Kuppelzapfennabe gar nicht oder nur wenig vorsteht, kann als Arretierung während des Drückvorganges in die Kuppelzapfenlöcher ein kleiner Bolzen mit entsprechendem Gewindeansatz eingeschraubt oder gesteckt werden, dessen Länge und Außendurchmesser den Arretierbohrungen entspricht.
Ich hoffe, manchem Modellbauer mit meiner Presse eine brauchbare Anregung gegeben zu haben.
R. Hesse, Schmalkalden




Spindelpresse

Ein Gegenvorschlag

Als Gegenvorschlag soll hier noch eine wesentlich einfachere Hebelpresse vorgestellt werden, die für den gleichen Zweck verwendet werden kann, womit der Drückvorgang nicht nur beschleunigt, sondern auch gefühlsvoller erfolgen kann.

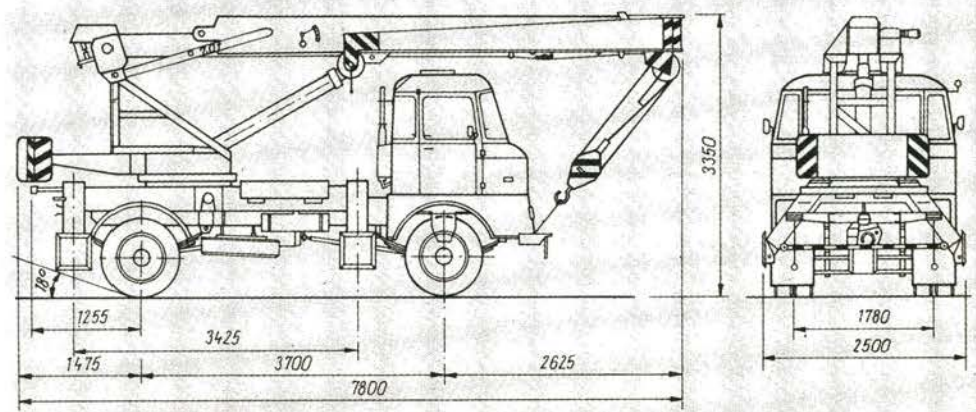


Hebelpresse

Das Lochsystem in der Führungsgabel, die gleichzeitig als obere Mutter des Spannbolzens dient, gestattet durch das Umstecken eines Bolzens (Schraube oder Stift), unterschiedliche Druckverhältnisse und verschiedene Hubvarianten.
In entsprechender Größe gebaut, kann diese Presse auch als Druckerzeuger zum Biegen leichter Draht- und Bleichstreifenteile (siehe me 7/77) dienen.
J. Schnitzer, Kleinmachnow

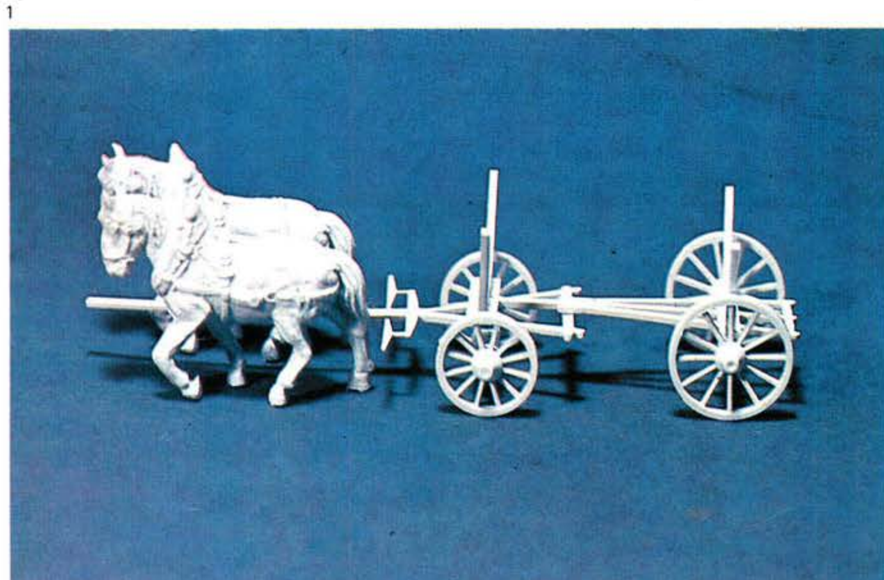
Autodrehkran ADK 70 in H0

Dieser Autodrehkran ist ein freizügig ortsveränderliches Hebezeug mit einer maximalen Tragkraft bis 68 670 N. Sein Einsatz erfolgt in Gebieten mit gemäßigtem Klima (−15 °C bis +35 °C). Er eignet sich besonders zum Bewegen und Transportieren von leichten und mittelschweren Lasten. Der Schwenkbereich beträgt 360°. Verwendet werden Rahmen des W 50 Pritsche, auf den ein Kranrahmen befestigt wird, der an den vier hydraulischen Abstützungen endet. Er nimmt also die Abstützungen, das Dreh-, Wipp-, Teleskopier- und Hubwerk auf. Der Ausleger besteht aus dem Grundausleger, dem Teleskopausleger und einem 4 m bzw. 6 m langen Spitzenausleger je nach Bauausführung.
Zum Nachbau dieses Fahrzeuges ist ein handelsüblicher Lkw W 50 mit Pritsche erforderlich. Letztere wird entfernt und der Rahmen entsprechend verändert. Die weiteren Aufbauten des Autodrehkranes werden aus Draht, Plaste, Pappe und Zeichenkarton angefertigt. Die Seile entstanden aus schwarzem Nähgarn.
Folgende Farbgebung ist vorbildgerecht:
Kraftfahrzeugrahmen schwarz; Kranrahmen mit Dreh-, Wipp-, Hub- und Teleskopierwerk sowie Ausleger und Fahrerkabine können gelb, orange oder rot sein. Die Beschriftung des Autodrehkranes erfolgt entweder weiß oder schwarz. An den Türen der Fahrerkabine kann noch ein entsprechendes Firmenzeichen (WBK, BMK oder andere) angebracht werden. Eine gelb-schwarze Schraffur erhalten die Abstützungen in ausgefahrenem Zustand (während Arbeitsstellung), die Gegenmasse, die Hakenflasche sowie die Spitzen des Normal-, Teleskop- und Spitzenauslegers.
Text und Zeichnung: K.-D. Adomat, Meißen



Pferdewagen für die Nenngröße H0

1



2



Zur Arbeitsgemeinschaft 1/25 des DMV der DDR gehört auch die Gruppe „Kleinserie". Sie beschäftigt sich mit dem Herstellen von Zubehörteilen für die Modelleisenbahn. Der Anfang eines ganzen Pferdewagen-Programmes ist ein Langholzwagen. Die Teile werden im Maßstab 1:87 aus Plaste gefertigt, als Bausatz angeboten und können von Einzelmitgliedern sowie Arbeitsgemeinschaften des DMV bei der AG 1/25 bestellt werden. Sie sind paßgenau angefertigt und können einfach montiert werden (Bild 3). Dazu muß Kunststoffkleber verwendet werden. Eine farbliche Behandlung des Modells ist notwendig und kann mit Acrylfarben erfolgen. Fertig montierte Modelle zeigen die Bilder 1 (undekoriert) und 2 (dekoriert). Das Bild 4 entstand auf einer Heimanlage und beweist, daß ein solches Modell eine echte Bereicherung sein kann. Demnächst werden weitere Modelle, u. a. Kutscher als Zubehörteile, erscheinen.

Text: R. Müller, Berlin
Fotos: K. Drobeck, Berlin

3



4



Aufs Detail kommt es an!
Die beiden Fotos der Heimanlage von Joachim Schnitzer zeigen, daß die Anlage vom Detail „lebt", ohne dabei alle „Ecken" zu überladen.

Fotos: J. Schnitzer, Kleinmachnow